JOURNAL OFFICIEL

DU 18 JUILLET 1947

DÉBATS PARLEMENTAIRES

N° 75

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

SESSION DE 1947 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 42e SEANCE

Séance du Jeudi 17 Juillet 1947.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Ratification des arrangements de Neuchâtel et franco-américain. — Transmission d'un projet de loi déclaré d'urgence.

3. — Transmission de projets de loi.

4. — Transmission de propositions de loi.

5. — Dépôt d'une proposition de loi.

6. — Dépôt d'une proposition de résolution.

7. — Dépôt de rapports.

8. — Retrait d'une proposition de résolution.

9. — Création de postes préfectoraux pour les départements d'outre-mer. — Discussion d'urgence et adoption d'un avis sur un projet de loi.

Discussion générale: MM. Sablé, rapporteur de la commission de l'intérieur; Léo Hamon, président de la commission de l'intérieur; Renaison, Marius Moutet, ministre de la France d'outre-mer.

Passage à la discussion des articles.

Adoption des articles 1er à 5 et de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

10. — Classement comme départements français de la Guadeloupe, la Martinique, la Réunion et la Guyane. — Discussion d'urgence et adoption d'un avis sur un projet de loi.

Discussion générale: MM. Diop, rapporteur de la commission de la France d'outre-mer; Colardeau, Léro, Yvon Delbos, ministre d'Etat; Marius Moutet, ministre de la France d'outre-mer; Renaison, Marc Rucart, président de la commission de la France d'outre-mer; Mamadou M'Bodje.

Passage à la discussion de l'article.

Adoption de l'article et de l'avis sur le projet de loi.

11. — Commission supérieure des comités d'entreprises. — Nomination de trois membres

12. — Ensemencement en seigle en vue de la soudure en 1948. — Adoption sans débat d'une proposition de résolution.

13. — Ecole pratique de commerce et d'industrie de Fort-de-France. — Adoption d'une proposition de résolution.

Discussion générale: MM. Léro, rapporteur de la commission de l'éducation nationale; Marius Moutet, ministre de la France d'outre-mer; Renaison, le président.

Passage à la discussion de l'article unique.

Adoption de l'article et de la proposition de résolution.

Modification de l'intitulé.

14. — Ratification des arrangements de Neuchâtel et franco-américain. — Discussion d'urgence et adoption d'un avis sur un projet de loi.

Passage à la discussion des articles.

Adoption des articles 1er à 3 et de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

15. — Efficacité du contrôle aérien. — Adoption d'une proposition de résolution.

Décret nommant un commissaire du Gouvernement.

Discussion générale: MM. Paul Jouve, rapporteur de la commission des moyens de communications et des transports; Julien Brunhes, président de la commission des moyens de communications et des transports; Jean Jullien, Hymans, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, commissaire du Gouvernement; Jules Moch, ministre des travaux publics et des transports; Rouel, Henri Buffet.

Passage à la discussion de l'article unique.

Adoption de l'article et de la proposition de résolution.

16. — Renvoi de l'ordre du jour. — MM. Dulin, le président.

17. — Dépôt d'un rapport.

18. — Propositions de la conférence des présidents. — MM. Duchet, le président, Dulin.

19. — Règlement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures trente minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du jeudi 10 juillet a été affiché et dsitribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

RATIFICATION DES ARRANGEMENTS DE NEUCHATEL ET FRANCO-AMERICAIN

Transmission d'un projet de loi déclaré d'urgence.

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi tendant à autoriser le Gouvernement à ratifier : 1° l'arrangement de Neuchâtel du 8 février 1947; 2° l'arrangement franco-américain du 4 avril 1947; relatifs à la conservation et à la restauration des droits de propriété industrielle atteints par la deuxième guerre mondiale, que l'Assemblée nationale a adopté après déclaration d'urgence.

Conformément à l'article 59 du règlement, la discussion d'urgence de ce projet est de droit devant le Conseil de la République.

Le projet de loi a été imprimé sous le n° 421 et est d'ores et déjà en distribution.

S'il n'y a pas d'opposition il est renvoyé à la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales. (*Assentiment.*)

La discussion d'urgence aura lieu dans les conditions fixées à l'article 59 du règlement.

— 3 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant amnistie.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 418, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la justice et de la législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits sur l'exercice 1947 en vue de l'attribution d'une allocation spéciale forfaitaire aux fonctionnaires civils ou militaires et agents de l'Etat.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 428, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (*Assentiment.*)

— 4 —

TRANSMISSION DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 7 de l'acte dit loi du 25 septembre 1941 prescrivant un recensement général et permanent des propriétaires de véhicules automobiles et de leurs remorques.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 422, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de la législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier les articles 3 et 6 de l'ordonnance du 18 novembre 1944, modifiés par la loi du 27 décembre 1945, instituant une Haute Cour de justice.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 423, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de la législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)

— 5 —

DEPOT DUNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Vourc'h et des membres du groupe du mouvement républicain populaire une proposition de loi tendant à faire bénéficier les militaires de tous grades qui ont participé à la guerre 1939-1945 d'une retraite proportionnée à la durée de leurs services.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 426, et distribuée.

Conformément à l'article 14 de la Constitution, elle sera transmise au bureau de l'Assemblée nationale.

— 6 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Marintabouret et des membres du groupe du rassemblement des gauches républicaines une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures utiles pour aider les départements et les communes effectuant des dépenses de « déneigement » sur leurs chemins départementaux et vicinaux.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 425, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur (administration générale, départementale, et communale, Algérie). (*Assentiment.*)

— 7 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Giauque un rapport fait au nom de la commission des pensions (pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression) sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier la convention relative au payement des pensions aux victimes de la guerre, conclue le 11 février 1947 entre la France et la Pologne.

Le rapport sera imprimé sous le n° 419 et distribué.

J'ai reçu de Mme Oyon un rapport fait au nom de la commission des pensions (pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression) sur la proposition de résolution de MM. Carcassonne et Thomas, tendant à inviter le Gouvernement à payer les primes de déportation aux ascendants des déportés décédés, sans condition d'âge.

Le rapport sera imprimé sous le n° 420 et distribué.

J'ai reçu de M. Colardeau un rapport fait au nom de la commission de la justice et de la législation civile, criminelle et commerciale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant l'article 595 du code d'instruction criminelle.

Le rapport sera imprimé sous le n° 424 et distribué.

J'ai reçu de M. Duclercq un rapport fait au nom de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales sur:

1° La proposition de résolution de M. Chaumel et des membres du groupe du mouvement républicain populaire tendant à inviter le Gouvernement à codifier la législation économique;

2° La proposition de résolution de M. Laffargue et des membres du groupe du rassemblement des gauches républicaines tendant à inviter le Gouvernement à créer une commission de simplification des réglementations et contrôles économiques en vigueur en France métropolitaine et d'outre-mer;

3° La proposition de résolution de M. Delfortrie et des membres du groupe des républicains indépendants et apparentés tendant à inviter le Gouvernement à procéder d'urgence à la fusion des diverses administrations économiques.

Le rapport sera imprimé sous le n° 427 et distribué.

J'ai reçu de M. Armengaud un rapport fait au nom de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, tendant à autoriser le Gouvernement à ratifier: 1° l'arrangement de Neuchâtel du 8 février 1947; 2° l'accord franco-américain du 4 avril 1947; relatifs à la conservation et à la restauration des droits de propriété industrielle atteints par la deuxième guerre mondiale.

Le rapport a été ronéographié sous le n° 431 et est d'ores et déjà en distribution.

J'ai reçu de M. Dulin un rapport fait au nom de la commission de l'agriculture sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à constater la nullité de l'acte provisoirement applicable dit « loi du 31 décembre 1941 » portant réquisition de main-d'œuvre pour les exploitations agricoles.

Le rapport sera imprimé sous le n° 429 et distribué.

J'ai reçu de M. Hyvrard un rapport fait au nom de la commission de comptabilité sur le projet de résolution portant fixation des dépenses du Conseil de la République pour l'exercice 1947.

Le rapport sera imprimé sous le n° 430 et distribué.

— 8 —

RETRAIT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. Armengaud déclare retirer la proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à déposer, dans un délai extrêmement bref et dans le but d'éviter un échec de la politique de baisse des prix, un projet de loi modifiant et complétant la législation économique (n° 81, année 1947), qui avait été déposée au cours de la séance du 27 février 1947.

Acte est donné de ce retrait.

— 9 —

CREATION DE POSTES PREFECTORAUX POUR LES DEPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Discussion d'urgence et adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, portant création de postes préfectoraux pour les départements d'outre-mer et ouverture de crédits correspondants.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Sablé, rapporteur de la commission de l'intérieur. (Rapport n° 432.)

M. Sablé, *rapporteur de la commission de l'intérieur.* Mesdames, messieurs, il faut louer la commission de l'intérieur d'avoir bien voulu examiner avec une particulière bienveillance le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant création de postes préfectoraux dans les départements d'outre-mer et ouverture de crédits correspondants.

Vous savez que, le 19 mars 1946, la première Assemblée constituante prenait un vote, à l'unanimité de ses membres, érigeant la Martinique, la Guadeloupe, la

Réunion et la Guyane en départements français.

Une vieille revendication était ainsi satisfaite. Cet acte législatif prenait toute sa signification du fait même que la volonté nationale y consentait sans réserve. C'est pourquoi l'unanimité qui a présidé à ce vote a revêtu, aux yeux des populations d'outre-mer, une importance égale au principe qui y était proclamé.

Cette loi, qui porte donc la marque du consentement général de la nation, constituait la justification historique de trois siècles de colonisation mais en même temps, par voie de conséquence, l'arrêt de mort du régime colonial.

Sans doute, depuis longtemps déjà, nous savions que nos fières et belles Antilles avaient dans le cœur de la France une place de choix; mais, à cette situation sentimentale, il manquait une consécration législative. Encore que nous ne soyons plus aujourd'hui au stade des déclarations solennelles de principe, interprète du peuple antillais au moment où se prépare le centenaire de l'abolition de l'esclavage que le Président de la République se propose de rehausser de sa présence, il me plaît, en cette circonstance, de rendre hommage au peuple français de nous avoir d'abord donné la liberté, en 1848, pour, en 1946, affirmer, dans sa Constitution même, l'égalité de nos droits, en nous appelant à la fraternité au sein de l'Union française. (*Applaudissements unanimes.*)

C'est pour concrétiser ces idées et sanctionner ce pacte de fidélité que le Gouvernement, par une première initiative, nous demande aujourd'hui l'ouverture de crédits pour la création de postes préfectoraux.

Ce projet de loi n'est que la suite logique de la loi du 19 mars 1946 et des deux décrets du 7 juin dernier relatifs à l'organisation départementale et à l'institution préfectorale dans les départements d'outre-mer, ainsi qu'à l'institution des conseils de préfecture dans ces départements, dont la mise en place restait subordonnée à la nomination des préfets.

Jusqu'alors, les services publics de ces territoires étaient gérés par des fonctionnaires relevant du seul ministère de la France d'outre-mer; désormais, ils le seront par les fonctionnaires placés sous l'autorité des divers ministères suivant l'organisation administrative en vigueur dans la métropole.

Ai-je besoin de dire, mesdames, messieurs, que ce projet de loi si désiré et si long à venir a causé dans la représentation parlementaire de ces départements une véritable détente et j'allais presque dire un soulagement ? Car il faut rappeler que, dès le mois de mars 1946, des difficultés furent soulevées quant à l'application de la loi que le Parlement venait de voter à l'unanimité, que le ministère de la France d'outre-mer, animé d'une affection un peu tyrannique à l'égard de ces territoires qui allaient échapper à sa tutelle, réclamait un délai d'un an pour l'application, mais que le Parlement, très sagement, ramena ce délai au 31 décembre 1946; il faut rappeler encore que, par le biais classique d'une loi de finances, ce délai fut prorogé au 1er juillet 1947 et enfin, au moment même où nous discutons cette loi, est déposé en même temps un autre projet de loi tendant à une nouvelle prorogation du délai au 1er janvier 1948.

Vous comprendrez, mesdames, messieurs, avec quelle insistance et quelle fermeté les représentants des départements d'outre-mer demandent au Parlement de voter d'urgence les crédits proposés. Car l'assimilation ne doit pas rester un principe proclamé, elle ne doit pas rester une sorte d'abstraction politique qui satisfait l'esprit en décevant l'âme de nos populations. L'assimilation doit être une réalité vivante, un système administratif rationnellement organisé.

J'estime que le Gouvernement devrait saisir cette opportunité pour donner à l'Union française, dans le cas particulier des Antilles, un exemple de ce que peut faire la République dans l'administration et la mise en valeur économique, sociale et humaine dans les territoires d'outre-mer.

C'est cet espoir que nous ne devons pas perdre, car s'il existe des esprits flandreux qui dissimulent mal leur hostilité à cette réforme, malgré la souplesse qu'elle revêt, il en existe davantage qui sont plus soucieux de l'intérêt français et qui se donnent la peine d'étudier les problèmes et de les résoudre dans le sens de la volonté nationale.

A cet égard, qu'il me soit permis de renouveler ici l'hommage rendu par nos collègues de l'Assemblée nationale aux fonctionnaires du comité consultatif créé depuis quelques mois auprès du ministère d'Etat et sous l'autorité de M. Yvon Delbos, que j'ai le plaisir de voir assis au banc du Gouvernement, parce que nous avons pu constater que, depuis cette époque, les travaux et les études en vue de la mise en vigueur de la législation ont considérablement avancé. (*Applaudissements.*)

C'est la preuve que, si on l'avait voulu, dès le début, on pouvait réaliser la réforme dans les délais de la loi initiale.

Le projet du Gouvernement portait création de quatre postes de préfets de première classe. Un amendement, adopté par l'Assemblée nationale, a supprimé la spécification de classe, motif pris de ce que, suivant une règle traditionnelle en vigueur dans la métropole, le ministre de l'intérieur nomme ses préfets sans distinction de classe et selon les mouvements administratifs et les opportunités du service.

Je ne veux pas contester à l'exécutif cette prérogative, mais il a été bien entendu que les crédits resteraient les mêmes, de façon, sans doute, à permettre à M. le ministre de l'intérieur de réaliser ses propres intentions, exprimées dans le projet gouvernemental, de doter les nouveaux départements de préfets de première classe, en tout cas d'excellents préfets — j'allais dire de préfets de grande classe — car il importe, pour le prestige français, au moment d'inaugurer cette réforme capitale dans nos terres françaises d'Amérique, que le Gouvernement de Paris y soit représenté par des hommes d'élite, capables de faire aimer la France par les populations et de la faire respecter par les étrangers. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

Cette considération s'applique plus spécialement encore au département de la Martinique qui est, par son passé et sa situation géographique, par l'importance de son commerce et de ses avantages naturels, l'objet de préoccupations qui ressemblent bien à des convoitises et alors qu'au surplus, la prochaine conférence des Caraïbes doit tenir l'an prochain ses assises à Fort-de-France.

C'est vous dire l'intérêt qu'il convient d'attacher à l'autorité personnelle et à l'expérience administrative et politique du préfet de ce département, qui aura à suivre, dans les années à venir, l'évolution des conférences internationales qui vont s'y dérouler périodiquement.

Ces observations présentées, il ne me reste plus qu'à vous dire que la commission de l'intérieur a donné, à l'unanimité, un avis favorable au projet du Gouvernement.

Nous avons le ferme espoir, et nous comptons, pour le réaliser, sur tous les républicains soucieux de la présence et du génie français aux quatre coins de l'Union, que va commencer, à un rythme accéléré, la promulgation des décrets d'extension dans nos départements, sous les seules réserves prévues par la Constitution ou nécessitées par la géographie, de toutes les lois de la démocratie française.

Je me permets, pour terminer, d'appeler, d'ores et déjà, l'attention du Gouvernement et celle des préfets qui vont être désignés sur deux problèmes qui sont liés tout à la fois à l'intérêt du peuple antillais et au prestige de la France au carrefour des Amériques, c'est l'application immédiate de la loi sur la sécurité sociale et l'exécution rapide du plan d'équipement et de développement économique et social.

Si ces deux lois étaient mises en œuvre immédiatement, comme condition première à la réforme d'ensemble, elles apporteraient dans nos vieilles provinces d'Amérique la plus bienfaisante des révolutions; car nos populations, qui jouissent déjà de la citoyenneté et de la culture françaises, connaîtraient enfin, comme elles le méritent et comme elles l'espèrent ardemment, cet ensemble de satisfactions spirituelles et matérielles que l'on nomme communément la civilisation française. (*Vifs applaudissements sur tous les bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de l'intérieur.

M. Léo Hamon, *président de la commission de l'intérieur.* Mesdames, messieurs, votre Assemblée m'en voudrait si le président de la commission de l'intérieur ne marquait pas d'un mot la solennité de ce moment.

L'éloquent rapport de notre jeune collègue M. Sablé a, sans doute, suffisamment souligné la portée de cet événement. Mais vous penserez qu'il appartient au président de la commission compétente de marquer le grand succès français que constitue le présent projet de loi.

Quoi donc ? Voici, éparses à travers le monde, des populations avec lesquelles nous n'étions liés ni par la communauté de race, ni par la communauté d'origine, et que, de dizaines d'années en dizaines d'années, la République a menées à une suffisante communauté de civilisation et de vie pour qu'il soit aujourd'hui possible d'appliquer à la Guadeloupe, à la Martinique, à la Guyane et dans l'Océan indien la même administration que sur la terre natale d'Europe.

Au moment où, parfois, notre œuvre est critiquée, au moment où s'élèvent des prétentions, dont vous disiez très justement, mon cher collègue, qu'elles ressemblent à des convoitises, quel plus beau titre à la présence française que de refuser d'être une domination !

Lorsque, il y a cent ans — car ce sera demain le centenaire de l'abolition de

l'esclavage — nous avons, par un acte de témérité, proclamé que, sans distinction de couleur, tous les ressortissants de ce qui n'était même pas alors l'Union française étaient des citoyens français libres, des doutes s'élevèrent. Aujourd'hui, la République recueille le fruit du grand acte d'audace accompli il y a un siècle. (*Applaudissements.*)

C'est par une série d'actes d'audace accomplis pour la Bretagne, pour l'Alsace, pour la Flandre, pour la Franche-Comté, accomplis sous la Révolution française pour l'Avignonnais, au XIXe siècle pour nos futurs compatriotes des îles transocéaniques, que s'est constituée la France.

Il apparaît que cette œuvre n'est point achevée. Ce qu'elle a fait hier, je vous demande, mesdames, messieurs, de l'attester, la France est encore capable de le faire aujourd'hui et demain.

Ainsi, cette nation, qui ne s'est jamais fondée sur la communauté de race, mais toujours sur la communauté de l'esprit, marque la force de son emprise et la fécondité de ses formules. C'est parce qu'elle a cru en l'esprit que l'esprit lui a donné raison et qu'il est aujourd'hui possible de proclamer, non seulement citoyens de la même patrie mais assujettis au même régime, des hommes nés sous des climats aussi différents.

Vous vous souvenez d'un monarque — il n'était pas de chez nous — qui déclarait que jamais le soleil ne se couchait sur ses terres. Aujourd'hui, l'existence de territoires soumis au droit commun de la République, de l'Océan indien à la mer des Caraïbes, permet de dire que jamais le soleil ne se couche sur les citoyens français de la République française. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Renaison.

M. Renaison. Je m'associe entièrement aux paroles éloquentes prononcées tout à l'heure par notre collègue M. Sablé et le président de la commission de l'intérieur. Nous ressentons, en effet, une fierté profonde à nous voir assimilés totalement aux citoyens français. Tel a été le vœu de la Nation et nous sommes heureux de l'enregistrer une nouvelle fois. Aujourd'hui, il s'agit d'accomplir le premier acte de la réforme par le vote portant création des postes préfectoraux pour nos quatre nouveaux départements.

Je voudrais cependant souligner l'évolution de la procédure de l'assimilation du vote de la loi à ce jour. On a paru ignorer que, dès les premiers mois qui ont suivi le vote de la loi du 19 mars 1946, des commissions d'enquête dirigées par les hauts fonctionnaires de différents ministères se sont rendues dans les vieilles colonies pour prendre contact avec les populations et pour se documenter auprès des diverses administrations locales. Elles ont recueilli des renseignements précieux qui ont permis de mettre la réforme en train, et, si l'on a voulu porter des reproches immérités, croyez-moi, à l'actif de notre ministre de la France d'outre-mer, c'est que l'on a ignoré peut-être les circonstances de cette affaire.

Je crois de mon devoir de rétablir ces faits pour démontrer nettement que le ministre de la France d'outre-mer n'a pas, en l'espèce, forfait à sa mission. Il a eu, comme tous les autres ministres et le Gouvernement tout entier, le désir sincère de mettre en application la réforme résultant de la loi du 19 mars 1946.

Je voudrais aussi marquer notre position sur la désignation des futurs préfets. Ce qu'il nous faut, pour ces départements particuliers par leur éloignement de la métropole et leur situation géographique, ce sont des administrateurs ardents, dynamiques, en parfaite possession de tous leurs moyens physiques et intellectuels. Il nous faut des créateurs et des réalisateurs, des gens voulant voir leur œuvre sortir du sol et se concrétiser dans les faits, à l'heure même où la tâche va s'avérer des plus importantes dans l'administration des nouveaux départements.

Il n'est pas sûr d'avoir des candidatures parmi les préfets de haut grade. Ils ne voudraient peut-être pas s'expatrier en raison de leurs charges familiales. En outre, il faut des préfets stables. N'y a-t-il pas lieu de craindre que le souci de promotions nouvelles ne vienne interrompre l'œuvre commencée si toutefois le choix gouvernemental devait porter exclusivement sur des préfets de 1re classe, comme il en a été question dans la première assemblée? Il leur sera d'autant plus aisé de rentrer en France métropolitaine qu'ils pourront toujours alléguer des raisons de santé. Alors, on retombera dans les errements du passé: à la valse des gouverneurs succédera celle des préfets.

Le projet de l'Assemblée nationale permet, tel qu'il a été voté, de faire choix de fonctionnaires tout à fait à la hauteur de la tâche à laquelle ils devront s'atteler. Le texte permettra d'avoir au besoin des administrateurs s'adaptant aux conditions de vie, supportant les fatigues de la tâche et capables de faire preuve d'activité. Aussi, pour marquer la volonté du Conseil de la République il serait intéressant d'envoyer dans ces nouveaux départements des fonctionnaires de grande valeur et de bonne formation professionnelle. Il va sans dire que le choix de l'autorité gouvernementale peut porter sur l'ensemble du personnel préfectoral, de la troisième à la hors-classe.

Nous voulons obtenir une stabilité qui soit de nature à favoriser d'une manière continue la réalisation — comme vient de le dire notre distingué rapporteur — du plan d'équipement de ces territoires et la mise en œuvre de la réforme concernant la sécurité sociale. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la France d'outre-mer.

M. Marius Moutet, *ministre de la France d'outre-mer.* Mesdames, messieurs, je ne voudrais pas laisser dire ici, comme on l'a dit dans l'autre assemblée, que tous les départements ministériels n'ont pas apporté à l'application d'une des lois de la République la même bonne volonté et qu'on puisse ainsi accuser certains départements en couvrant d'autres de fleurs.

Je suis convaincu que mon excellent collègue et ami M. Delbos mérite tous les éloges qui ont été faits de son activité en cette matière, mais je ne voudrais pas rester sous le coup de l'indignité dont j'ai personnellement été frappé là-bas et ici, et je voudrais montrer que, le premier, j'ai apprécié comme il convenait la valeur d'exemple de ces vieilles colonies demandant leur rattachement pur et simple et leur assimilation totale à la métropole.

Si l'on se reporte au premier débat, on verra que, en tant que ministre de la France d'outre-mer, j'ai souligné la valeur de ce geste. J'estime qu'à beaucoup d'égards c'est un exemple particulièrement encourageant pour la politique que nous avons à suivre dans les territoires d'outre-mer. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Mais, au cours de séances de commission, en face de certains élus qui avaient fait naître les plus grandes espérances sur la rapidité de l'assimilation, j'ai manifesté quelque réserve et je leur ai fait comprendre que l'application totale des lois de la République ne se ferait peut-être pas aussi vite qu'ils l'avaient laissé espérer aux populations. Cependant, comme ils ont fait naître beaucoup d'espérances, je ne voudrais pas être le bouc émissaire de certaines déceptions.

L'application de la loi de mars 1946 ne m'appartenait plus à partir du moment où la loi était votée et où, par conséquent, il s'agissait de rattacher les diverses activités politiques ou économiques des anciens territoires aux divers départements ministériels: c'est à chacun des ministres qu'il appartenait de demander l'application des lois de la République dans les nouveaux territoires. Pour ma part, je ne pouvais que proposer aux assemblées de ratifier les textes que les ministres m'avaient eux-mêmes proposés.

Mais qu'ont-ils fait ? Ils ont commencé par se renseigner, et, sitôt la loi votée, ils ont envoyé, dans les divers nouveaux départements, des commissions d'enquête, des fonctionnaires de qualité, pour se rendre compte des difficultés d'application et pour voir dans quelles conditions cette application pourrait être poursuivie. Lorsque ces enquêtes ont été terminées, ils sont revenus dans la métropole et ils ont montré les possibilités ou, au contraire, les difficultés d'application.

A ce moment, m'étant rendu compte que les hostilités qui avaient été exploitées, dans un certain but politique, contre le ministre de la France d'outre-mer, pourraient faire croire qu'il n'apporterait pas toute la bonne volonté nécessaire, j'ai demandé au Gouvernement, en raison de la complexité du problème de cette répartition entre tous les départements ministériels, de désigner un ministre chargé de la coordination. C'est notre collègue M. Yvon Delbos qui en a été chargé et, par conséquent, je mérite peut-être une part des éloges qui lui ont été adressés. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Remarquez bien qu'à ce moment siégeaient, dans le Gouvernement, les représentants de presque toutes les opinions. Par exemple, s'il avait été facile d'appliquer immédiatement le régime de la sécurité sociale, je ne doute pas que M. Ambroise Croizat en aurait demandé l'application immédiate. S'il ne l'a pas fait, c'est qu'il a jugé qu'elle présentait quelques difficultés.

Si je prends la parole, ce n'est pas pour me défendre. Vous pensez bien que les ministres doivent toujours s'attendre à des critiques de cet ordre. Vieux routier parlementaire, j'en ai sans doute adressé de plus véhémentes, et, au cours de cette existence, mon cuir s'est assez épaissi pour que les jeunes « fauves » fassent leurs griffes sur lui ! (*Rires. — Applaudissements à gauche.*)

Je n'en conserve d'ailleurs aucune aigreur et je m'efforcerai, au contraire, d'appliquer la loi exactement dans l'esprit où elle a été votée.

Pour montrer que je n'entends pas considérer ces nouveaux départements, ces vieilles colonies comme des enfants ingrats, voilà les derniers actes de cette administration malveillante et mal vue qu'on appelle « la rue Oudinot ». Je souhaite aux

successeurs des administrateurs un sort meilleur que celui de leurs prédécesseurs.

Tout de même, si l'administration de mes prédécesseurs avait été si mauvaise, croyez-vous qu'on en serait resté à cet état d'esprit se manifestant par une demande, au nom de l'ensemble de la population, de rattachement pur et simple à la nation française ?

C'est donc qu'ils y ont fait un travail qui a contribué à y faire aimer la France. Et, au moment où je souhaite qu'on leur donne les meilleurs préfets possibles, je pense que ce n'est tout de même pas une raison pour jeter l'opprobre sur ceux qui, dans ces pays, ont fait un bon travail, et pour les populations et pour la France tout entière.

En tout cas, pour bien montrer que nous n'oublions rien de ce que nous devons à ces territoires, je voudrais faire connaître les derniers actes du ministère de la France d'outre-mer.

Vous savez que pour les territoires de la France d'outre-mer, nous avons prévu un plan d'équipement qui comporte des dotations et des subventions permettant d'accorder certaines avances et d'ouvrir certains crédits. Je dois dire qu'à cet égard je n'ai pas vu se manifester avec autant d'ardeur le désir de se détacher du ministère de la France d'outre-mer qui a sous son contrôle la gestion de ce qu'on appelle le « F.I.D.E.S. ». C'est qu'il existe des raisons qui sont précisément celles que faisait valoir tout à l'heure M. le rapporteur lorsqu'il demandait que le plan d'équipement fût réalisé dans le plus bref délai possible.

Eh bien ! je vais lui donner satisfaction. Je ne dis pas que ce sera le contraire d'un cadeau de noces. Ce pourrait être un cadeau de divorce, mais nous ne nous séparerons pas !

M. le rapporteur. Nous l'espérons bien !

M. le ministre de la France d'outre-mer. Nous resterons unis et nous garderons les meilleurs sentiments les uns vis-à-vis des autres.

Je vais donc vous indiquer comment, sous ce ministre de la France d'outre-mer tant honni par certains, on a tout de même conçu le plan d'équipement.

Voulez-vous que nous prenions les derniers chiffres, adoptés pour le plan d'équipement et qui, en vertu des subventions accordées, vont permettre de commencer les travaux, dès cette année, avec des crédits qui peuvent être dès maintenant dépensés ?

C'est, pour la Martinique, 351 millions de francs métropolitains, pour la Guadeloupe, 300 millions de francs métropolitains, et pour la Réunion 167.800.000 francs africains, le franc africain étant supérieur d'environ 70 p. 100 au franc métropolitain. C'est donc dire que nous ne nous désintéressons pas de l'avenir de ces départements.

Je n'ai pas le chiffre exact pour la Guyane, mais M. le président pourrait se rappeler que nous avons déjà voté des sommes importantes et que, là-bas, le plan d'équipement a déjà reçu un commencement de réalisation.

Voilà ce que nous avons fait, et nous espérons bien que les nouveaux préfets continueront l'œuvre qui a été entreprise. Il faut dire que les administrateurs qui sont là-bas ne sont pas tellement mal vus des populations, puisqu'au moins pour deux d'entre eux sur quatre, j'ai été prié, de tous les côtés de l'Assemblée, dans tous les partis, d'insister auprès du Gouvernement pour qu'ils soient maintenus dans leur charge. Alors, au moment où l'on va nommer les nouveaux préfets, le Gouvernement répond : « Vous avez voulu une loi. Nous sommes obligés de nommer les préfets que vous avez demandés, même si les fonctionnaires que vous avez vous donnent satisfaction. »

Pour ma part, je le regrette ; car du moment qu'ils font bien leur travail, qu'ils aient des képis de préfet avec des dorures ou des chamarrures de gouverneur de territoire, je pense que ce qui compte, ce n'est pas tant le costume que l'activité qu'ils déploient. (*Applaudissements.*)

Réjouissons-nous de la manifestation des sentiments des populations. Gardons-nous les uns et les autres de la détourner de son grand sens au profit de tel ou tel groupe, ou de tel ou tel intérêt politique de parti ou de personne. (*Très bien! très bien!*)

Cherchons, dans les circonstances nouvelles, à travailler au mieux pour la satisfaction de ces populations et pour la grandeur de notre pays. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale?

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er :

« Art. 1er. — Sont supprimés dans les cadres de l'administration de la France d'outre-mer :

« 4 postes de gouverneur ;

« 9 postes d'administrateur de la France d'outre-mer. »

Personne ne demande la parole sur l'article 1er ?...

Je le mets aux voix.

(*L'article 1er est adopté.*)

M. le président. « Art. 2. — Sont créés au ministère de l'Intérieur les emplois suivants :

« 4 postes de préfet ;

« 4 postes de secrétaire général de préfecture ;

« 1 poste de sous-préfet ;

« 4 postes de directeur de cabinet. » — (*Adopté.*)

« Art. 3. — Il est créé quatre postes de président de conseil de préfecture. » — (*Adopté.*)

« Art. 4. — Il est ouvert, au ministre de l'intérieur, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1947 (services civils) en sus des crédits accordés par les lois des 25 décembre 1946 et 30 mars 1947 et par des textes spéciaux, des crédits s'élevant à la somme totale de 5.510.000 francs et répartis par chapitre conformément au tableau annexé à la présente loi. »

Le vote sur l'article 4 est réservé jusqu'au vote des crédits figurant au tableau annexé.

Je donne lecture de ce tableau :

« Chap. 106. — Traitements des fonctionnaires de l'administration préfectorale, 2.495.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 107. — Traitements des conseillers de préfecture et des membres du tribunal administratif d'Alsace et de Lorraine, 642.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 111. — Administration préfectorale. — Indemnités pour frais de représentation, 548.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 304. — Frais de déplacement et de déménagement, 1.200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 306. — Distinctions honorifiques relevant du ministère de l'intérieur, 625.000 francs. » — (*Adopté.*)

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 4, avec le chiffre de 5.510.000 francs, résultant du vote des crédits figurant au tableau.

(*L'article 4, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Art. 5. — La présente loi aura effet à compter du 1er juillet 1947. » — (*Adopté.*)

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

M. le président. Je constate l'unanimité du Conseil.

— 10 —

CLASSEMENT COMME DEPARTEMENTS FRANÇAIS DE LA GUADELOUPE, DE LA MARTINIQUE, DE LA REUNION ET DE LA GUYANE FRANÇAISE

Discussion d'urgence et adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, tendant à proroger jusqu'au 31 décembre 1947 la période d'application de l'article 2 de la loi du 19 mars 1946 tendant au classement comme départements français de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Réunion et de la Guyane française, modifié par l'article 84 de la loi n° 46-2914 du 23 décembre 1946.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Alioune Diop, rapporteur. (Rapport n° 433.)

M. Alioune Diop, *rapporteur de la commission de la France d'outre-mer.* Mes chers collègues, le projet de loi que le Gouvernement a présenté sous le n° 1857, tend à proroger jusqu'au 31 décembre 1947 le délai fixé par l'article 2 de la loi du 19 mars 1946, tendant au classement comme départements français de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Réunion et de la Guyane française, article déjà modifié par la loi du 23 décembre 1946.

Par ailleurs, vous le savez, le Gouvernement a déposé un projet de loi, sous le n° 1854, portant création de postes préfectoraux dans les départements d'outre-mer et ouverture des crédits correspondants.

Nous avons, d'ores et déjà, assurance de la part du Gouvernement que les postes préfectoraux sont pourvus et que le nouveau délai demandé par le projet que nous avons sous les yeux ne s'oppose pas au désir des populations des quatre vieilles colonies de voir leur territoire classés définitivement comme départements français.

Votre commission de la France d'outre-mer, au nom de laquelle je prends la pa-

role, a adopté à l'unanimité le texte voté par l'Assemblée nationale sous le numéro 1927. Elle vous demande de voter ce texte à l'unanimité.

Nous le ferons d'autant plus spontanément, mesdames et messieurs, que ni les uns ni les autres nous ne nous sommes privés de critiquer, de harceler le Gouvernement dans d'autres circonstances, chaque fois que notre devoir était de le faire.

Nous voterons donc ce texte aussi unanimement et avec autant de bonne foi que nous avions critiqué auparavant le Gouvernement, car il s'agit ici — le Conseil de la République le soulignera particulièrement — d'un des actes les plus importants de la quatrième République, de ceux qui illustrent le mieux l'idéal français.

Il y a trois jours, tous les Français, un grand nombre de collectivités étrangères et d'individus de bonne volonté, disséminés à travers le monde, communiaient avec nous dans la ferveur de cet amour de la liberté, de cette foi en l'Homme que symbolise pour nous la fête du 14 juillet.

L'événement que doit consacrer le texte proposé à votre approbation est de la même nature que la prise de la Bastille, car il s'inspire du même esprit, de cet esprit qui n'empêche pas, certes, le Bourguignon d'être différent du Normand, le Savoyard du Breton, mais qui par delà les particularités ethniques, découvre et glorifie l'Homme et la région supérieure, celle de la raison, où s'épanouissent les valeurs universelles et parmi elles, en premier lieu, la liberté de l'Homme, condition de sa grandeur. (*Applaudissements.*)

Pourquoi penserions-nous que la France a renoncé à sa mission d'institutrice du monde, à cette vocation qui anime le peuple français, qui constitue, mesdames et messieurs, de l'extrême droite à l'extrême gauche, votre plus authentique lien de parenté spirituelle et qui a fait dire à juste titre que tout homme a deux patries: la sienne et puis la France. (*Applaudissements unanimes.*)

M. le président. La parole est à M. Colardeau.

M. Colardeau. Mesdames, messieurs, le 19 mars 1946, on vous le rappelait tout à l'heure, une loi intervenait qui érigeait en départements nos quatre vieilles colonies de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Réunion et de la Guyane et précisait que les lois et décrets en vigueur dans la métropole et non promulgués dans ces pays feraient, avant le 1er janvier 1947, l'objet de décrets d'application.

Il faut noter que, lors de la discussion de cette loi, son rapporteur M. Césaire, député de la Martinique, n'avait prévu qu'un délai de trois mois pour accomplir la transformation.

Le ministre de la France d'outre-mer s'était élevé contre la brièveté de ce délai et avait demandé qu'il fût porté à douze mois.

Trois mois, c'était peut-être un peu court, douze mois c'était certainement trop long. L'Assemblée constituante arbitra en décidant que l'assimilation devrait être achevée le 1er janvier 1947. Du 19 mars au 1er janvier, le temps paraissait devoir être plus que suffisant.

Ainsi, mesdames, messieurs, la France s'augmentait de quatre départements ; ainsi se parachevait l'œuvre généreuse. L'aube de 1947 se lèverait sur des terres qui, devant déjà aux hommes de 1848 l'abolition de l'esclavage, devraient aux hommes de la quatrième République l'incorporation intime, la fusion totale au sein de la mère-patrie.

Un grand enthousiasme s'empara alors de nos populations. A la Réunion, je fus le témoin de la joie et de l'émotion de tous ces bons Français, blancs ou noirs, qui habitent notre belle île de l'Océan indien.

Enfin était réalisé un rêve depuis longtemps caressé; enfin étaient compris et récompensés trois siècles de fidélité.

Ils étaient heureux parce qu'ils allaient bénéficier de la protection des lois sociales françaises. Ils étaient fiers et ils étaient reconnaissants parce qu'enfin ils cessaient d'être les bâtards de la République pour devenir absolument pareils à leurs frères métropolitains.

C'était en mars 1946.

Les jours passent, les semaines, les mois, rien ne change et rien ne paraît devoir changer.

Là-bas, la campagne se développe et ici les interventions se multiplient de ceux qui veulent prolonger le plus possible l'ère périmée du colonialisme, la campagne et les interventions de ceux qui tiennent comme une proie et ne veulent pas lâcher ce pays riche habité par des gens pauvres, cette île admirable faite pour le bonheur de tous.

Tout de même, la Constitution d'octobre 1946 vint raviver l'espoir et ranimer dans les masses l'enthousiasme qu'on s'efforçait d'éteindre.

Son article 73, vous le savez, dispose que le régime législatif des départements d'outre-mer est le même que celui des départements métropolitains, sauf les exceptions déterminées par la loi.

Comme deux mois restent encore avant le terme fixé, tout n'est pas perdu; en soixante jours, bien des textes peuvent paraître. Si l'assimilation n'est pas achevée, du moins sera-t-elle sérieusement entreprise.

Hélas! le terme arrive et rien n'est fait. La promesse n'a pas été tenue; la loi, la Constitution, les engagements ne sont que mensonges et duperies.

A la fin de décembre 1946, subrepticement, à la faveur d'une loi de finances, le Gouvernement demande un nouveau délai d'une année pour achever l'assimilation. Six mois seulement sont accordés.

Donc, le 1er juillet 1947, la question sera une bonne fois réglée. Encore un peu de patience, un peu de confiance. Réunionais, Guyanais, Antillais, ne vous laissez prendre ni au découragement, ni aux sarcasmes de vos adversaires, bientôt les temps seront révolus!

Nos compatriotes ont eu confiance et ils se sont réjouis. En mars dernier, à l'occasion de l'anniversaire de la loi créant l'assimilation, de grandes manifestations se sont déroulées dans diverses communes de l'île de la Réunion, et nous avons transmis alors à M. le président du conseil, à M. le ministre d'Etat, à M. le ministre de la France d'outre-mer les messages que nous avons reçus et qui tous portaient à la France un hommage émouvant de confiance, d'espoir, de reconnaissance et d'immuable affection.

Eh bien ! mes chers collègues, voici qu'aujourd'hui, on nous demande une nouvelle prorogation.

C'est à contre-cœur que je la voterai, et uniquement parce que je ne peux pas faire autrement.

La refuser ce serait, en effet, enlever au Gouvernement le pouvoir de réaliser l'assimilation.

Mais celle-ci sera accomplie, non pas trois mois après la date de la loi, comme le préconisait son rapporteur, non pas dix mois, comme l'obtint alors le Gouvernement, non pas seize mois, comme le décida la loi de finances.

Quand le sera-t-elle ? Le 31 décembre prochain ?

Eh bien ! malgré ces déceptions, malgré l'amertume dont je suis ici l'écho, nous croyons à cette promesse; car de sérieux commencements d'exécution viennent ranimer notre confiance et nous redonner la foi.

Je ne voudrais pas que M. le ministre de la France d'outre-mer pensât qu'après mon collègue Sablé, je vais, avec mes vieilles griffes, gratter son vieux cuir. » (*Sourires.*)

M. le ministre de la France d'outre-mer. Sans doute.

M. Georges Marrane. Le ministre de la France d'outre-mer doit avoir la conscience tourmentée. C'est pourquoi il a éprouvé le besoin de répondre à une interpellation qui ne s'est pas produite.

M. le ministre de la France d'outre-mer. Qui ne s'est pas produite ?...

Vous avez parlé d'esprit « filandreux ». J'entends les qualificatifs, j'ai encore de bonnes oreilles.

M. le président. Messieurs, veuillez, je vous prie, laisser parler l'orateur.

M. Colardeau. M. le ministre de la France d'outre-mer a été déchargé en très grande partie — il nous l'a expliqué lui-même — d'une tâche que la multiplicité de ses devoirs et de ses soucis lui rendait difficile à accomplir.

Je crois cependant qu'il lui reste un sérieux labeur à réaliser; et nous lui demandons de l'accomplir avec diligence et avec foi.

Sans doute, des résistances continueront à se manifester, sans doute quelques hauts fonctionnaires coloniaux perdront des situation enviables.

Le gouverneur de la Réunion, pour ne citer qu'un exemple, dispose d'un palais à Saint-Denis, d'une villa d'hiver à Saint-Gilles, d'une villa d'été au lieudit « la Montagne », d'une autre villa d'été à Hell-Bourg, et enfin encore d'une autre villa d'été à la Plaine des Cafres.

Le pauvre hère de créole, qui paie des impôts pour entretenir ces résidences, vit dans une misérable paillotte et couche à même le sol.

M. Jean Jullien. C'est toujours la même démagogie.

M. Colardeau. Je ne crois pas, que le Président de la République française dispose de cinq résidences aux frais de l'Etat. (*Applaudissements sur plusieurs bancs.*)

M. Jean Jullien. Ce serait le minimum à donner au représentant de la France.

M. Colardeau. Sans doute, certains potentats devront prélever sur les millions qu'ils gagnent un pourcentage qui ira aux œuvres sociales, présentement inexistantes, et

grâce auxquels l'homme qui a peiné toute sa vie ne mourra pas dans la détresse en maudissant la cruauté de ses semblables.

Sans doute, bien des choses seront changées, mais la France gagnera quatre départements; elle montrera là-bas son visage, son beau et doux visage et s'attachera à tout jamais les cœurs d'un million de citoyens.

C'est, d'ailleurs, ce qu'a compris M. le ministre d'Etat chargé de l'assimiliation; et je suis heureux de m'associer à l'hommage qui lui a été rendu dans l'autre Assemblée.

M. Yvon Delbos et ses collaborateurs méritent notre confiance et justifient l'espoir des Français qui attendent là-bas que la Patrie passe enfin des paroles aux réalisations.

Il n'en demeure pas moins vrai que les seuls textes promulgués ont trait à l'administration préfectorale, au conseil de préfecture et à l'instruction publique. J'ajoute, que, jusqu'à ce jour, ces textes n'ont pas été vivifiés par leur exécution.

On vient de voter les crédits nécessaires à l'instauration de l'administration préfectorale. Mais je lis dans *Marchés coloniaux*, numéro du 12 juillet, sous la rubrique *Dernière heure:* « La Réunion. — « Un projet de loi déposé par le Gouvernement sur le bureau de l'Assemblée nationale tend à proroger jusqu'au 31 décembre 1947 le délai pour l'instauration du nouveau département. En conséquence, le gouverneur Capagory, reprend son poste à La Réunion. »

M. Georges Marrane. Cela accroche!

M. Colardeau. Je ne sais pas si un gouverneur doit retourner à La Réunion.

Je vous vois faire un geste de dénagation, monsieur le ministre.

J'en suis heureux et je vous remercie.

M. le ministre de la France d'outre-mer. Il sera remplacé par le préfet. La loi en a ainsi décidé.

M. Colardeau. Nous commençons évidemment par l'installation de l'administration préfectorale. Cela a toute la signification d'un symbole.

M. Yvon Delbos, *ministre d'Etat.* Oui.

M. Colardeau. Nous n'ignorons pas les difficultés qui se présentent; mais nous vous demandons, à vous qui avez les textes à rédiger, les décrets à préparer, à vous qui vous heurtez aux difficultés de réalisation que nous concevons, nous vous demandons tout de même de penser qu'un million de citoyens attendent que soit tenue la promesse de la France. Ils ne croient pas qu'il soit si difficile de leur tendre les bras quand ils demandent à venir s'y blottir.

Nous n'avons plus un instant à perdre, et si une nouvelle prorogation est accordée, et elle le sera, nous avons le droit d'espérer, nous avons le droit de demander qu'elle soit la dernière.

Quand le Vietnam veut distendre le lien qui l'attache à nous, quand des Malgaches se soulèvent contre notre autorité, alors on veut les maintenir dans l'obédience; et, pour cela, on fait de bien lourds sacrifices.

Quand les Réunionnais, les Guyannais, les Antillais demandent à venir plus complètement à nous, pourquoi ne pas faire immédiatement le geste qui s'impose? J'avoue ne pas comprendre.

La transformation en départements est, je le reconnais une fois encore, une opération délicate, complexe qui pose des problèmes à ne résoudre qu'avec sagesse et avec prudence. Mais voici seize mois qu'on étudie ces problèmes; voici seize mois qu'on prépare la fusion. Je crois que c'est assez!

Il y a quelques jours, à la tribune de l'Assemblée nationale, Mlle Archimède et M. Césaire disaient à M. le ministre d'Etat: « Nos îles sont actuellement l'objet de convoitises que vous connaissez. Certaines conférences des Caraïbes se tiennent périodiquement tendant à un regroupement des Antilles françaises, anglaises et américaines en une sorte de République caraïbéenne qui ne serait, en fait, qu'un protectorat américain ».

A cette même tribune MM. Vergès et de Lepervanche demandaient de ne plus jouer avec les intérêts, la sensibilité, la fierté des populations lointaines.

A mon tour je vous adjure d'en terminer et d'entendre ma voix qui vous dit: Acceptez, au nom de la France, l'offre que nous vous faisons de nos biens, de nos terres, de nos cœurs, de nos âmes et donnez-nous une place au foyer national. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Voilà, mes chers collègues, le vœu le plus cher de tous ceux qui, de l'autre côté de l'Océan, savent qu'aujourd'hui leur destin va être enfin réglé. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Lero.

M. Lero. Mesdames, messieurs, M. le ministre de la France d'outre-mer a répondu à des accusations qui avaient été portées contre lui à l'Assemblée nationale, et pas encore au Conseil de la République.

Je vais apporter un son de cloche différent de celui qui a été porté par mon collègue M. Renaison et je vais avoir à réfuter certaines affirmations de M. le ministre de la France d'outre-mer.

Comme M. Sablé, rapporteur, le disait tout à l'heure, le 14 mars 1946 la première Assemblée nationale constituante adoptait à l'unanimité un projet de loi érigeant en départements français la Guyane, la Guadeloupe, la Martinique et la Réunion.

L'article 2 de la loi stipulait: « Les lois et décrets actuellement en vigueur dans la France métropolitaine et qui ne sont pas encore appliqués aux colonies feront avant le 1er janvier 1947 l'objet de décrets d'application à ces nouveaux départements. »

Pour examiner les modalités d'application de la loi, une commission interministérielle fut nommée, comprenant, outre des fonctionnaires de divers ministères, tous les députés des vieilles colonies. Lorsqu'elle eut terminé ses travaux, une mission fut envoyée aux Antilles et à la Guyane pour étudier sur place les adaptations nécessaires.

Avant de quitter la Martinique, les membres de la mission furent reçus par le conseil général, réuni en séance plénière le 31 octobre; et le président déclara que, dès leur arrivée en France, leur rapport serait déposé de telle sorte que les textes des décrets pourraient être publiés au début de janvier.

Après avoir entendu les conclusions de la mission, le conseil général vota à l'unanimité une motion où, ayant marqué son accord avec les représentants des divers ministères au sujet des questions examinées, il demandait avec insistance l'installation d'un préfet au premier janvier.

Cependant le 21 décembre 1946 par le truchement d'une loi de finances, un délai de six mois fut accordé pour la mise en application de la loi du 19 mars. Le Gouvernement sollicite actuellement un nouveau délai de six mois.

Il convient, mesdames, et messieurs, d'examiner les raisons pour lesquelles une loi qui fut votée à l'unanimité par la première Assemblée nationale constituante, il y a seize mois, n'avait pas reçu la moindre application le 1er juillet. Du 19 mars 1946 au 11 mars 1947, c'est au ministre de la France d'outre-mer, quoi qu'on en ait dit, qu'il appartenait de coordonner les mesures législatives concernant les nouveaux départements.

A partir du 11 mars dernier, un décret pris en conseil des ministres substitua M. Delbos à M. Moutet. Pourquoi ce changement est-il intervenu? Parce que pendant douze mois, le ministre de la France d'outre-mer a voulu imposer une conception de l'assimilation des vieilles colonies aux départements, qui était contraire à la loi du 19 mars, contraire au sentiment des populations.

M. Yvon Delbos, *ministre d'Etat.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre?...

M. Lero. Volontiers.

M. le ministre d'Etat. Il est intervenu à la demande même de M. Moutet, je tiens à le marquer devant cette Assemblée.

M. Lero. Je vous remercie, monsieur le ministre d'Etat. Mais je donnerai ici quelques précisions sur les sentiments qu'a maintes fois manifestés M. Moutet lui-même sur cette conception de l'assimiliation. M. le ministre a en effet déclaré, le 26 février dernier, à une délégation des élus des vieilles colonies que celles-ci avaient tout intérêt à rester sous le contrôle de son ministère, tout en étant devenues départements; qu'à son avis les gouverneurs devaient être transformés en préfets et qu' « il n'avait nullement — ce sont ses propres paroles — l'intention de faire cadeau à son collègue de l'intérieur de postes où il pourrait caser ses préfets en surnombre, pendant qu'il resterait, lui, avec ses gouverneurs sur les bras. » (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

M. le ministre de la France d'outre-mer. Voulez-vous me permettre de vous répondre simplement sur ce point?...

On retire de l'administration des territoires d'outre-mer quatre territoires; et je dois conserver exactement le même nombre de fonctionnaires.

Mon devoir — et nous l'avons réalisé avec l'arbitrage de M. Yvon Delbos — c'est de dire que l'administration préfectorale qui va avoir un certain nombre de postes à la disposition du ministre de l'intérieur, ne peut évidemment les occuper que dans la mesure où, de son côté, le ministère de l'intérieur absorbera un certain nombre des fonctionnaires du ministère de la France d'outre-mer. En effet, au fur et à mesure que les territoires seraient retirés au ministère de la France d'outre-mer, on conserverait les fonctionnaires qui seraient payés et qui n'auraient plus rien à faire. C'est très simple!

M. Marrane. Il n'y a qu'à les mettre à la retraite!

M. le ministre de la France d'outre-mer. Ils ont un statut !

M. Lero. Le malheur, mesdames et messieurs, c'est que, pendant que cette petite dispute avait lieu, nos territoires attendaient.

La thèse que j'ai rappelée tout à l'heure, fut défendue le 3 avril au cours de la réunion du comité consultatif créé par M. Delbos et fut vivement combattue par le représentant du ministre de l'intérieur, qui fit remarquer qu'il fallait donner aux populations la certitude que les méthodes coloniales étaient révolues.

A la vérité, cette conception de l'assimilation a été développée à l'Assemblée nationale constituante par M. Moutet lorsqu'il disait, le 14 mars 1946 : « Si on enlève les vieilles colonies au ministère de la France d'outre-mer, il lui restera peu de chose. Je crois que sa plus grande préoccupation sera les pêches maritimes auxquelles ils se consacrera. »

Ce à quoi M. Monnerville, notre actuel président du Conseil de la République...

M. le président. Ne mettez pas en cause le président de l'Assemblée !

M. Lero. ...répondait que le ministère des colonies était appelé à disparaître tôt ou tard. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Le ministre le prit d'ailleurs fort mal. « On attaque le ministre de la France d'outre-mer, répliqua-t-il, en disant qu'il doit disparaître et que l'on doit répartir entre les différents ministères l'ensemble de ses services administratifs. »

Or, c'est justement ce que réclament les vieilles colonies.

Vous voyez que c'est là qu'il faut rechercher les raisons de la non-application de la loi.

M. le ministre de la France d'outre-mer. Pas du tout !

M. Lero. C'est l'opposition du ministre de la France d'outre-mer qui s'est constamment montré hostile à la conception que les élus et les populations des vieilles colonies avaient et ont encore de l'assimilation

M. le ministre de la France d'outre-mer. Pas du tout ! Je vais vous faire observer que j'ai insisté, en vous disant :

« Prenez garde ! vous laissez espérer aux populations qu'il suffira de remplacer un gouverneur par un préfet pour qu'immédiatement toutes ces îles se transforment en îles heureuses, en territoires où règneront l'abondance et la prospérité. »

Je ne demande que cela.

M. Marrane. Et peut-être la démocratie !

M. le ministre de la France d'outre-mer. Et la démocratie à la fois.

M. Lero. D'abord la démocratie, ce qui nous intéresserait d'abord. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le ministre de la France d'outre-mer. La démocratie comme moyen, pour la masse, d'avoir la satisfaction de ses besoins. Voilà le but de la démocratie. Cela ne consiste pas à envoyer ici purement et simplement des élus mais à essayer d'obtenir, pour les populations, la satisfaction de leurs besoins. C'est le but essentiel. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

Par conséquent, lorsque j'ai mis en garde les Assemblées contre la pensée qu'en quelques jours ou qu'en quelques mois l'assimilation sera possible — alors qu'en Alsace et en Lorraine, au bout de vingt ans, on n'est pas parvenu à appliquer toutes les lois de la République —...

M. Lero. Aucune comparaison !

M. le ministre de la France d'outre-mer. ...je crois que j'ai fait mon devoir, parce qu'il n' y a rien de pire que de semer des illusions. (*Très bien !*) Certaines périodes peuvent s'accommoder d'illusions, mais, quand les désillusions arrivent, le résultat obtenu est exactement contraire à celui que l'on cherchait. C'est la France qu'on rendra alors responsable de ces désillusions. Le rôle du ministre de la France d'outre-mer consistait à montrer ces difficultés.

La preuve c'est qu'actuellement si c'est le ministre de la France d'outre-mer qui demande un nouveau délai, il le fait au nom d'un Gouvernement solidaire, dans lequel personne ne s'est élevé contre la prorogation. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Lero. A ces dernières paroles, je répondrai qu'il est absolument évident que le Gouvernement devait être solidaire, pour la bonne raison que nous-mêmes, qui critiquons ce délai, nous sommes bien obligés, aujourd'hui, de le voter, (*Applaudissements à l'extrême gauche.*) pour la bonne raison que ce qui aurait dû être fait dans une période de neuf mois n'a pas été réalisé.

Vous vous rappelez fort bien, monsieur le ministre, que vous nous aviez dit, dans votre bureau, que le délai qui vous avait été accordé devait vous permettre de prendre le décret au dernier moment, c'est-à-dire à la fin de l'année 1946, d'abord, puis en juillet 1947.

Nous vous sommes élevés contre cette conception. Nous avons dit que le délai accordé devait vous permettre, dans les six mois supplémentaires, de promulguer les décrets que vous n'aviez pas promulgués dans la période de neuf mois.

M. le ministre de la France d'outre-mer. Je dois vous rappeler que je ne peux promulguer des décrets que si mes collègues m'apportent des lois à appliquer. Aucun d'entre eux ne m'en ayant apporté, il m'était absolument impossible de promulguer des décrets !

M. Marrane. Le ministre de la France d'outre-mer est nerveux.

M. le ministre de la France d'outre-mer. Je suis nerveux parce que je suis jeune ! (*Rires et applaudissements.*)

M. Lero. Nous verrons tout à l'heure comment ce que n'a pu faire le ministre de la France d'outre-mer en neuf mois, puis en trois mois supplémentaires, a pu être réalisé en deux mois par M. le ministre de la coordination. Nous tirerons les conclusions nécessaires de cet enseignement.

Je rappelle à M. le ministre de la France d'outre-mer qu'il existait une commission interministérielle. Il a d'ailleurs fait savoir aux Conseillers de la République des vieilles colonies qu'ils en avaient été nommés membres. Cette commission n'a jamais fonctionné. Mais, peu de temps après, M. Delbos créait une commission qui, elle, travailla et qui, ainsi que nous le verrons tout à l'heure, obtint des résultats.

En tout cas, de janvier à mars 1947, les élus des vieilles colonies multiplièrent leurs démarches, aussi bien auprès du président du Conseil que du ministre de l'intérieur et du ministre de la France d'outre-mer. Entrevues, lettres, questions écrites, tendaient au même but : obtenir la nomination des préfets dans le plus court délai ; la promulgation des décrets rattachant aux divers ministères les services actuellement sous le contrôle du ministère de la France d'outre-mer.

Non seulement en ce qui concerne la Martinique nous avions l'appui du conseil général unanime, mais également celui des organisations syndicales ouvrières et de la fédération des services publics.

Lorsque M. le ministre disait tout à l'heure que l'on reprochera à la France les inconvénients que l'on ressentira après la mise en vigueur de cette loi si on n'obtient pas tout ce qu'on avait promis nous pourrons répondre que les populations s'en prendront à elles-mêmes, car il s'agit non pas du travail de quelques élus mais bien du vœu unanime de nos populations et d'un vœu qui n'est pas exprimé seulement aujourd'hui, mais qui l'a été depuis de nombreuses années puisqu'il remonte à plus de soixante-quinze ans. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Parfaitement exact.

M Lero. Je rappellerai simplement pour terminer cette partie de mon exposé le vœu de la fédération mutualiste de la Martinique qui, sans aucun caractère politique, groupe le plus grand nombre d'adhérents qu'une organisation peut avoir dans ce territoire. C'est ainsi que le 9 mars fut votée à l'unanimité la motion suivante :

« Emus du retard apporté à l'application de la loi du 19 mars 1946 qui devait avoir effet à compter du 1er janvier 1947, au nom des 38.000 adhérents, les délégués demandent avec instance que soit exécutée dans le plus bref délai l'assimilation complète et totale de la Martinique aux départements métropolitains. »

Vous voyez donc que c'est la population tout entière qui réclame cette assimilation et qui le proclame elle-même. Elle demande à faire sa propre expérience, mais elle n'est pas d'accord avec M. le ministre lorsqu'il lui déclare : « Ce que vous désirez ne vous convient pas, laissez-moi vous donner ce que j'entends personnellement vous donner. » (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Comme le rappelait tout à l'heure notre collègue M. Colardeau, le 19 mars 1947 on célébra dans tout le territoire l'anniversaire de la loi d'assimilation ; de nombreuses motions exprimèrent la volonté unanime de la population martiniquaise, de voir appliquer immédiatement la loi, en même temps que ses énergiques protestations contre les retards apportés à son application.

L'émotion de la population martiniquaise s'expliquait d'autant mieux que le gouverneur de l'île, de retour de la conférence des gouverneurs qui s'est tenue en février à Paris, avait ouvertement déclaré que l'assimilation était une satisfaction platonique accordée aux vieilles colonies, mais que cela ne changeait rien à l'administration de ces territoires et qu'il n'avait quant à lui qu'à changer son képi de gouverneur en casquette de préfet.

Pour bien montrer qu'il n'y avait rien de changé, il contrecarrait systématiquement les décisions du conseil général, s'opposait à l'application du plan d'équipement voté et approuvé, et prétendait lui substituer ses propres conceptions. On ne pouvait mieux s'aligner sur la politique du ministre de la France d'outre-mer.

Il y a un instant M. le ministre de la France d'outre-mer a sorti de son dossier la liste des sommes attribuées à la Martinique, à la Guadeloupe et à la Réunion pour leurs plans d'équipement. Il nous a dit : « Voici ce que nous avons fait : cadeau de divorce! »

M. le ministre de la France d'outre-mer n'a pas dit pourtant que lorsque nous discutions dans son cabinet, il nous répondait : « Vous ne serez plus sous le contrôle du ministère! »

Donc, votre plan d'équipement ne sera pas financé par la caisse de la France d'outre-mer. Il n'a pas dit non plus qu'il nous a fallu mener contre lui une lutte continuelle pour obtenir que la caisse de la France d'outre-mer accorde les sommes prévues à nos territoires en application de la loi du F. I. D. E. S. Ce n'est pas un don de joyeuse séparation.

M. le ministre de la France d'outre-mer se trouvait dans l'obligation de nous accorder ce que la loi prévoyait qu'il devait nous accorder. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Je n'ai pas besoin d'insister pour que l'on comprenne que la résistance à une application rapide et efficace de la loi du 19 mars, venait de la conception du ministre de la France d'outre-mer.

Au contraire, il suffit d'examiner les changements survenus depuis le 11 mars pour que nous rendions — comme l'ont fait tout à l'heure nos collègues — un hommage à M. le ministre d'Etat chargé de coordonner les mesures législatives concernant les nouveaux départements.

Le comité consultatif, créé par M. Delbos par arrêté du 18 mars 1947, travailla très activement et demanda — ce que n'avait point fait M. le ministre de la France d'outre-mer, sans doute — aux divers ministères de lui soumettre les textes qu'ils avaient élaborés.

Il confronta les projets et assura la coordination des mesures législatives à prendre.

En moins de deux mois un travail important avait été fait, c'est ainsi que les élus des vieilles colonies étaient avisés que le projet de loi portant création de postes préfectoraux et ouvertures de crédits correspondants étaient prêts au mois d'avril. S'il n'y avait pas eu les résistances que j'ai déjà signalées, les préfets auraient sans doute été installés dans les départements d'outre-mer depuis longtemps.

Le 10 mai, nous pouvions prendre connaissance d'un certain nombre de décrets préparés et soumis à l'approbation du conseil d'Etat, relatifs à l'éducation nationale, à la justice, à l'agriculture, aux anciens combattants.

Ce que M. le ministre d'Etat avait pu faire en deux mois, nous pensons que M. le ministre de la France d'outre-mer aurait pu le faire dans le même temps.

Puisque M. le ministre de la France d'outre-mer a parlé tout à l'heure de la sécurité sociale, je vais vous en entretenir à mon tour.

Nous nous sommes étonnés, le 10 mai, de ne pas voir le décret sur la sécurité sociale. Il nous fut répondu que le projet du ministère du travail n'avait pas été retenu. Celui-ci prévoyait, en effet, un abaissement de l'âge de la retraite pour les vieux travailleurs des départements d'outre-mer, et le ministre d'Etat déclarait s'en tenir à la loi sans modification.

Nous espérons, quant à nous, que cela n'entraînera pas de retard dans l'application de la sécurité sociale, qui est l'une des mesures les plus impatiemment attendues par nos populations.

Je voudrais rappeler ici les déclarations de l'un des membres de la mission envoyée aux Antilles, le 31 octobre, devant le conseil général : « J'ai pu constater, a-t-il dit, que l'âge moyen de la population agricole était extrêmement bas, que la mortalité frappe une population sous-alimentée et soumise à un dur labeur. Le nombre des agriculteurs âgés de soixante ans n'est pas supérieur à 10.000. » Et ce fonctionnaire, qui est M. Maleville, affirmait que le Gouvernement avait l'intention d'appliquer aux vieux travailleurs, dans le plus bref délai, la législation les concernant.

Cela, mesdames, messieurs, est consigné dans les rapports des délibérations du conseil général de la Martinique, d'où je l'ai extrait.

Cette promesse, qui est publique, doit être tenue, et nous voulons croire que M. le ministre des finances ne fera aucune difficulté pour accorder ce que les élus des vieilles colonies lui ont demandé, c'est-à-dire de consentir l'avance nécessaire au payement de l'allocation aux vieux travailleurs sans attendre la création des caisses de sécurité sociale.

Enfin, nous avons pu prendre connaissance récemment des projets de décrets concernant l'introduction de la législation financière dans nos départements.

Voilà donc ce qui a pu être fait en moins de trois mois, et ce qui nous a permis de dire que, si un ministre avait pu le faire, l'autre aurait pu le réaliser également. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Il nous reste pourtant à obtenir du Gouvernement l'assurance que tous les textes à promulguer le seront très rapidement, avant l'expiration du nouveau délai qu'il sollicite. Ce délai, on l'a déjà dit, est devenu indispensable pour que le Gouvernement puisse promulguer par décret les lois actuellement en vigueur en France et qui doivent être appliquées aux Antilles, à la Guyane et à la Réunion.

Si nous refusions ce délai, il faudrait dans chaque cas solliciter l'avis de l'Assemblée nationale et du Conseil de la République pour l'application d'une loi, et nous retarderions ainsi cette application que nous voulons au contraire rapide.

Le groupe communiste votera donc le projet de loi tendant à proroger jusqu'au 31 décembre la période d'application de l'article 2 de la loi du 19 mars 1946, en invitant toutefois le Gouvernement à tout mettre en œuvre pour n'avoir plus à solliciter à l'avenir de nouveaux délais.

A l'extrême gauche. Très bien!

M. Lero Les populations des Antilles ne comprennent déjà pas que l'on tarde tant à leur appliquer des lois auxquelles sont soumis les Français de la métropole, et une propagande bien orchestrée, profitant de leur mécontentement, s'essaie déjà à leur faire croire que leur intérêt est, non pas dans une assimilation toujours plus étroite avec les départements français, mais dans une fédération des îles des Petites Antilles, françaises, anglaises, hollandaises et américaines.

Ce projet d'union des Antilles, qui a été diffusé il y a quelques mois à la Guadeloupe et à la Martinique et que nous avons communiqué au Gouvernement, prétend, je cite textuellement « que l'état de choses actuel ne pourra durer plus longtemps, car on constate partout une réaction parmi les habitants qui ont pris conscience d'appartenir à la même entité géographique, et un courant d'opinion de jour en jour plus puissant s'élève pour la réunion des Petites Antilles en une seule organisation politique, en conformité avec les principes de la Charte de l'Atlantique. »

Vous devinez bien, mesdames, messieurs, quelle est celle des quatre métropoles qui aurait très vite fait d'établir sa prédominance d'abord, son hégémonie complète ensuite, sur les Petites Antilles, si un tel projet devait prendre corps. Pour ne pas faire le jeu des propagandistes hostiles à la création d'une véritable Union française, il importe que le Gouvernement réalise effectivement et rapidement l'assimilation qui répond à la fois aux vœux des Antillais et à la volonté du législateur.

Il ne faut pas que la célébration du centenaire de l'abolition de l'esclavage, qui aura lieu en 1948, se fasse dans un climat de désillusion et d'amertume. Dans l'intérêt de la France il faudra briser toutes les résistances qui voudraient prolonger le régime colonial dans les départements d'outre-mer. (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur quelques bancs au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Renaison.

M. Renaison. Mesdames, messieurs, je m'excuse d'avoir à prolonger le débat, mais je manquerais à mon devoir si je ne faisais pas entendre un autre son de cloche qui, par son intensité, par sa tonalité, diffère quelque peu de celui que vous avez entendu tout à l'heure.

Vous avez bien compris qu'il s'agit d'une querelle politique... (*Rires à l'extrême gauche.*)

Notre ministre de la France d'outre-mer a été l'objet d'un feu à répétition de la part de nos collègues communistes. Par conséquent, nous sommes en présence d'un débat politique.

A gauche et au centre. Parfaitement.

M. Renaison. Et le fait est que toute la campagne politique dernière a dans nos départements porté entièrement sur le problème de l'assimilation. On a dit que l'assimilation allait rapporter aux femmes enceintes 60.000 francs; que la sécurité sociale devait permettre l'aisance, une vie tout à fait idyllique.

Envisageons le problème en face et soyons objectifs, pour constater que l'on ne pouvait, du jour au lendemain, transformer toute l'administration d'un pays. Sans doute, si l'on se trouvait en face d'une administration dont on aurait dû faire table rase, si l'on devait innover totalement, l'opération serait simple. C'est ainsi que, n'en déplaise à mes camarades communistes, en matière de sécurité sociale, je crois que le problème ne pose pas de difficulté, puisqu'il s'agit d'une innovation.

Cependant, envisageons le problème administratif. J'ai appartenu à l'administration locale avant d'être au Conseil de la République. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

Nous avons, il faut le constater, reçu des commissions d'enquête, on l'a répété; ce débat n'est qu'une réédition du précédent; oui, on a reçu des commissions d'enquête avec mission d'opérer sur place des investigations dans l'administration locale. C'est dans ces conditions que j'ai eu moi-même à prendre contact avec les enquêteurs. Il s'est posé des problèmes d'adaptation de cadres qui sont d'une complexité évidente et dont la solution a paru délicate.

Partout où vous passez, auprès des différents ministères — il faut dire la vérité — on vous demande : comment allons-nous adapter ? comment allons-nous aménager tel ou tel règlement. Et cela dans le souci de sauvegarder les situations acquises.

C'est là où je me sépare quelque peu de mes autres collègues. C'est que l'on ne doute pas de l'efficacité à venir de la loi sur l'assimilation; elle est votée, et l'on est sûr qu'elle recevra sa consécration. Mais on a des inquiétudes; on se demande dans telle ou telle sphère quel sort vous sera réservé sous l'empire de la nouvelle législation. De là prend naissance, on le comprend, une situation qui ne saurait durer.

Là, je m'associe à mes autres collègues, pour demander que réellement la réforme intervienne au plus vite. Mais il ne faut pas dire qu'il n'a rien été fait dans ce sens ces trois derniers mois. Vous avez vu comment, les feux se croisant, on atteignait qui l'on voulait, on jetait des fleurs à qui l'on voulait. (*Exclamations à l'extrême gauche.*) En vérité, nous sommes en présence d'une œuvre collective faite des efforts de tous nos ministres responsables.

M. Colardeau. Et l'unité ?

M. le ministre de la France d'outre-mer. L'unité ministérielle, d'abord !

M. Renaison. Nous devons l'affirmer, et non essayer de faire œuvre de division au sujet d'une réforme si importante voulue unanimement par le Parlement. Par conséquent, si j'ai pris position dans ce débat, c'est moins pour le passionner que pour sauvegarder tous les intérêts de la collectivité que nous représentons: intérêt des travailleurs, intérêt des fonctionnaires, intérêt de toute la population des nouveaux départements.

C'est là-dessus que j'insisterai, pour que l'on fasse, après étude, une application juste et équitable à l'endroit de nos mandants.

Il a été fait état d'une sorte de convoitise américaine sur les territoires des Antilles. A mon avis, mes chers collègues, c'est une légende. (*Rires à l'extrême gauche.*)

C'est une légende, n'en déplaise à mes camarades...

M. le ministre de la France d'outre-mer. Absolument.

M. Renaison. ...pour la bonne raison qu'il s'agit d'une conférence internationale à laquelle la France a été conviée et où elle était représentée. Par conséquent, rien ne peut s'y tramer contre elle. (*Interruptions à l'extrême gauche.*) Et puisque l'on dit que les autorités locales ont été saisies d'un projet d'annexion, de protectorat de nos Antilles...

M. le ministre de la France d'outre-mer. C'est absolument faux.

M. Renaison. ...je vous rapporte le fait suivant, que je tiens du président du conseil général de la Guadeloupe, à qui je demandais des explications au sujet de la diffusion en Guadeloupe d'une note émanant d'une autorité étrangère ou imaginaire...

A l'extrême gauche. Céleste !

M. Renaison. ...céleste, si vous voulez.

Le président du conseil général de la Guadeloupe, dis-je, m'a fait connaître qu'un beau matin on a trouvé sur la table du secrétaire archiviste du conseil général un tract, qui préconiserait une sorte d'union caraïbéenne, dont Porto-Rico aurait été le centre. Mais il s'agit d'un texte apocryphe dont on n'a jamais pu fixer la provenance.

M. le ministre de la France d'outre-mer. Absolument ! Voulez-vous me permettre un mot, mon cher collègue ?

M. Renaison. Volontiers.

M. le ministre de la France d'outre-mer. Je pense qu'en la circonstance et à l'occasion de cet incident je puis tout d'abord apporter à l'Assemblée les apaisements les plus complets.

Ce tract n'a aucune sorte d'intérêt, il ne correspond à aucun groupement, et, comme vient de le dire l'orateur qui est à la tribune, M. Renaison, il est absolument impossible d'en indiquer l'origine.

Quant à la conférence des Caraïbes, ce n'est pas autre chose qu'une conférence de collaboration entre un certain nombre de puissances qui ont des intérêts dans la mer des Caraïbes; il y a la Hollande, il y a la Grande-Bretagne, il y a la France, et, à cause de Porto-Rico, il y a les Etats-Unis.

A aucun moment, aucune question politique n'a été discutée dans la conférence des Caraïbes, et, au contraire, tout est resté sur le plan de la collaboration technique pour le développement économique de l'ensemble des îles caraïbiennes, et de nos Antilles en particulier.

Nous avons obtenu que la prochaine conférence se tînt précisément dans les Antilles françaises. Nous avons des fonctionnaires permanents au sein de la commission permanente des Caraïbes. Cette collaboration internationale se réalise sur le plan de l'égalité la plus absolue et ce n'est pas parce qu'il s'agit des Etats-Unis que nous devons renoncer à la pratique de la conférence internationale, qui est la plus propre à assurer la compréhension et la paix entre les nations. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Au cours de mon exposé, je n'ai peut-être pas dit tous les efforts que nous faisons pour le développement de ces territoires. A cet égard je rappelle que, récemment, un avion à grand rayon d'action devait faire un voyage d'essai sur les Caraïbes; j'ai demandé à mon collègue M. Moch, ministre des transports, de bien vouloir affecter à une ligne permanente cet avion Latécoère, qui est une des plus belles réalisations aéronautiques mondiales et qui fait honneur à la France.

J'ai demandé au F. I. D. E. S. de garantir six mois d'exploitation en avançant 35 millions pour cette ligne, et comme M. le ministre des finances émettait des doutes sur l'emploi de ces 35 millions, je lui ai dit que j'étais prêt à y renoncer si lui-même faisait voter par l'Assemblée nationale les 35 millions nécessaires pour garantir le fonctionnement de cette ligne d'essai sur les Antilles. Ainsi la Martinique, la Guadeloupe, la Guyane par une bretelle et les autres Antilles jusqu'au Venezuela vont être reliées à la France par une ligne française qui rendra d'abord service aux Antilles françaises.

C'est vous dire que, si l'on m'a reproché d'être un peu nerveux parce que je n'avais pas la conscience tout à fait tranquille, il y a cependant un certain nombre de faits qui me permettront d'accueillir avec une parfaite sérénité des critiques que je comprends parfaitement de la part de ceux qui les formulent. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Renaison. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir ainsi renseigné le Conseil de la République sur les efforts que vous n'avez cessé de déployer dans la sphère de vos attributions. Mais, si nous sommes sûrs que vous êtes un serviteur de l'Union française, d'autres iront répéter que l'assimilation a été sabotée et qu'elle l'a été par un socialiste, le ministre Marius Moutet.

Je ne voudrais pas abuser de votre aimable attention, mes chers collègues, et pour conclure j'affirmerai que nous sommes sans réserve partisans de l'assimilation, que nous ne saurions en refuser les bienfaits à aucun titre. Mais nous aurions désiré que le temps consacré à l'application de la réforme servît à mettre sur pied une construction juste et équitable de manière que là-bas on soit heureux et que l'on jouisse des réformes sociales comme la population de la métropole elle-même. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de la France d'outre-mer.

M. Marc Rucart, *président de la commission de la France d'outre-mer.* Mesdames, messieurs, comme le président de la commission de l'Intérieur l'a fait tout à l'heure, en ce qui concerne le premier projet de loi, le président de la commission de la France d'outre-mer se doit, lui aussi, de profiter de ce débat sur le second projet pour marquer la solennité du geste accompli aujourd'hui par le Conseil de la République.

Je tiens d'autant plus à le faire que des critiques ont été émises, que le mot « d'amertume » a été prononcé tout à l'heure.

Ne parlant pas en mon nom personnel, je n'ai pas à apprécier ces critiques, je n'ai pas à en juger. J'ai seulement relevé que le ministre de la France d'outre-mer s'était cru obligé ici, au Conseil de la République, de répondre à des interpellations qui lui avaient été faites à l'Assemblée nationale...

M. le ministre de la France d'outre-mer. Cela prouve l'utilité des deux assemblées !

M. le président de la commission de la France d'outre-mer. Cela prouve, en effet, l'utilité des deux assemblées. Mais j'aimerais qu'il ne restât rien de ce débat, sinon dans les textes au *Journal officiel*, mais non pas dans nos esprits et dans nos cœurs, de tout ce qui a pu être dit pour

des questions de procédure parlementaire ou d'action gouvernementale.

Je voudrais que nous puissions nous élever au-dessus de nos controverses pour ne plus penser qu'à la décision qui va marquer notre unanimité.

Ce que je retiens, ce que nous retenons à la commission de la France d'outre-mer, c'est qu'en conséquence du vote du premier projet de loi, des préfets vont être nommés et que ces préfets, je l'ai demandé à MM. les membres du Gouvernement, sont déjà désignés.

Je remercie le Gouvernement de ne pas les avoir nommés avant le débat d'aujourd'hui. Il convenait, en effet, qu'on attendît la délibération et le vote du Conseil de la République, selon ce qui est prévu par les règles législatives et constitutionnelles.

Nous pourrons considérer que la période qui va d'aujourd'hui au 31 décembre sera une période transitoire pour l'application complète de la volonté du Parlement français, mais que c'est à partir de la nomination des préfets que prendra fin l'ancien régime administratif. Nos quatre « vieilles colonies » — selon l'expression longtemps employée — seront, sous peu, des départements, mais c'est dès demain qu'ils seront rattachés au ministère de l'intérieur. C'est cela qu'il faut retenir. Ce faisant, la République française accomplit un geste qu'aucune nation n'a jamais réalisé: la fusion administrative d'un territoire d'outre-mer avec la métropole.

C'est qu'entre ces territoires et la France existe une communauté qui dure depuis trois siècles. Ils ont été terres françaises dans le temps où le devenaient le Roussillon et l'Alsace. Il y a eu une adaptation progressive de leurs populations et, finalement, une communion matérielle, intellectuelle et sentimentale.

Quelle que soit l'œuvre accomplie par l'actuel gouvernement et celle que vous allez réaliser, pareille décision, pourtant, n'a été possible que grâce à la carrière et aux actions de bien des enfants de ces territoires, dont les noms ont participé à la haute réputation de la France.

Ce sont des noms de généraux, depuis Dugommier, conventionnel et soldat de la Révolution, jusqu'au général Lanrezac, le vainqueur de Guise; ceux de Dodds, vainqueur de Béhanzin, de Brière de l'Isle, vainqueur des Pavillons noirs, de Bonnier, vainqueur de Samory. Ce sont des noms de poètes, comme Leconte de Lisle et Léon Dierx; de savants comme Sainte-Claire Deville. C'est le nom de la première femme française qui ait reçu la Légion d'honneur, Juliette Dodu, la petite postière de Pithiviers, enfant de la Réunion, le nom de Roland Garros, le premier aviateur qui ait traversé la Méditerranée. Ce sont les noms d'administrateurs et d'hommes politiques dont l'un n'est plus, dont l'autre est heureusement parmi nous: je veux parler du Gouverneur général Félix Eboué, un fils des îles, dont la valeur et le civisme seront à jamais à donner en exemple aux générations françaises. (*Applaudissements sur tous les bancs.*) Je veux parler enfin de Gaston Monnerville, ce fils de la Guyane qui, du haut de son fauteuil présidentiel, occupe la troisième place dans l'Etat. (*Vifs applaudissements unanimes.*)

Tout à l'heure on a parlé de la rentrée de ces vieilles colonies au foyer national. Par l'évocation des noms que j'ai cités et par d'autres encore qui ne me sont pas revenus tout de suite à la mémoire, nous pouvons dire que c'est depuis toujours qu'elles sont dans le foyer national. Elles y étaient par le cœur, par l'esprit et par la chair. Elles vont y être par le droit, au *Journal officiel* de demain. Qu'hommage en soit rendu à elles et à la République française! (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

M. le président. La parole est à M. M'Bodje.

M. Mamadou M'Bodje. Mesdames, messieurs, je ne laisserai pas passer cette occasion de m'élever contre les attaques injustifiées dont est fréquemment l'objet M. Marius Moutet, ministre de la France d'outre-mer. M. Moutet est et reste pour nous un grand Français, un républicain, un démocrate convaincu. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Tantôt on l'accuse d'être contre la démocratie ou à la solde de la réaction. Personne ne contestera que M. Moutet a été un des rares hommes qui, à l'époque où l'on n'osait pas parler en faveur des territoires de la France d'outre-mer, se sont faits les défenseurs de la cause coloniale. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Rappelez-vous, mesdames et messieurs, le Moutet qu'on portait en triomphe et aux nues du temps des deux cabinets Léon Blum, en 1936 et en 1937! Ce n'est pas sans raison qu'en novembre 1946 tous les élus des territoires d'outre-mer ont demandé son installation à la rue Oudinot.

C'est à l'activité de Moutet que nous devons la suppression du régime de l'indigénat et de la justice indigène, pour ne citer que ceux-là.

Je tiens à souligner qu'en la personne de Moutet, c'est le parti socialiste, c'est le Gouvernement à direction socialiste qu'on attaque. (*Murmures à l'extrême gauche. — Applaudissements à gauche.*)

On ne manque aucune occasion de se livrer à ce jeu.

Nous demanderons à M. le ministre de la France d'outre-mer tout ce qu'il faut pour améliorer le sort de nos compatriotes, mais nous reconnaîtrons toujours très loyalement les grands efforts fournis par lui.

Pour nous, Soudanais, qui l'avons élu à cette Assemblée, nous considérons son élection comme la consécration de sa belle et longue œuvre coloniale au service de la plus grande France. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique.

« Le délai fixé par l'article 2 de la loi du 19 mars 1946, et modifié par l'article 84 de la loi n° 46-2914, du 23 décembre 1946, est prorogé jusqu'au 31 décembre 1947. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'avis sur le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

M. le président. Je constate l'unanimité du Conseil.

— 11 —

COMMISSION SUPERIEURE DES COMITES D'ENTREPRISES

Nomination de membres.

M. le président. L'ordre du jour appelle la nomination de trois membres de la commission supérieure des comités d'entreprises.

J'ai donné connaissance au Conseil de la République, dans la séance du 19 juin 1947, de la demande de désignation présentée par M. le ministre du travail et de la sécurité sociale.

Conformément à l'article 19 du règlement les noms des candidats présentés par la commisison du travail et de la sécurité sociale ont été publiés à la suite du compte rendu *in extenso* de la séance du 10 juillet 1947.

Le secrétariat général n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare ces candidatures validées et je proclame Mme Brisset, MM. Dassaud et Menu membres de la commission supérieure des comités d'entreprises.

— 12 —

ENSEMENCEMENT EN SEIGLE, EN VUE DE LA SOUDURE EN 1948

Adoption sans débat d'une proposition de résolution.

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat, conformément à l'article 34 du règlement, de la proposition de résolution de M. Simard et des membres de la commission de l'agriculture tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures nécessaires pour engager les cultivateurs à semer du seigle pour faciliter la soudure en 1948.

Je donne lecture de la proposition de résolution:

« Le Conseil de la République invite le Gouvernement à prendre toutes mesures nécessaires pour engager les cultivateurs à semer, aux emblavures de septembre 1947, une quantité de seigle suffisante pour concourir d'une façon efficace à la soudure de 1948, à assurer en temps voulu aux agriculteurs les semences nécessaires et à assurer à ce seigle ainsi récolté un prix rémunérateur. »

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 13 —

ECOLE PRATIQUE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE FORT-DE-FRANCE

Adoption d'une proposition de résolution.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de résolution de MM. Lero, Sablé, Adrien Baret, Colardeau et des membres du groupe communiste et apparentés tendant à inviter le

Gouvernement à transformer l'école pratique de commerce et d'industrie de Fort-de-France (Martinique) en école nationale professionnelle des Antilles.

La parole, dans la discussion générale, est à M. le rapporteur.

M. Léro, *rapporteur de la commission de l'éducation nationale.* Mesdames, messieurs, le rapport relatif à la proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à transformer l'école pratique de commerce et d'industrie de Fort-de-France en école nationale professionnelle a été imprimé et distribué.

Il a été adopté à l'unanimité par la commission de l'éducation nationale.

Entre temps, a paru au *Journal officiel* un décret mettant l'instruction publique des départements d'outre-mer, celle de la Martinique en particulier, sous le contrôle du ministère de l'éducation nationale.

Je ne reprendrai donc pas les termes du rapport qui ont trait à l'enseignement tel qu'il était conçu avant cette date et je m'attacherai simplement à dire ce que nous attendons du ministère de l'éducation nationale.

Le ministre de l'éducation nationale a fait savoir à la commission de l'éducation nationale qu'il enverrait en septembre un inspecteur général de l'enseignement technique pour mettre en place la nouvelle organisation.

Nous pensons que le Gouvernement ne fera aucune difficulté pour effectuer la transformation demandée puisque le ministère de l'éducation nationale reconnaît, dans un document publié sous son autorité, que, dans les départements d'outre-mer « l'enseignement technique et professionnel n'a pas connu jusqu'à ces dernières années un développement important », et que l'on s'est aperçu que les demandes de personnel spécialisé ne pouvaient être satisfaites complètement par la main-d'œuvre locale.

Dans un rapport récent, qui date du 13 mars 1947, le syndicat du personnel de l'école pratique de Fort-de-France signale l'insuffisance de l'école qui ne peut recevoir plus de 400 élèves, compte non tenu des apprentis qui suivent dans l'établissement les cours professionnels organisés par la municipalité du chef-lieu. Il prévoit que l'application prochaine des lois sociales en vigueur dans la France métropolitaine aura pour conséquence l'accroissement du nombre d'élèves en même temps qu'une extension de l'enseignement spécialisé. Il met en relief l'insuffisance de la formation professionnelle à tous les échelons en dehors de l'école pratique, l'insuffisance de la formation des cadres et des techniciens de tous ordres, l'insuffisance des possibilité actuelles de l'école pratique en dépit des efforts déployés par la collectivité martiniquaise. Enfin, le syndicat conclut à la nécessité et à l'urgence d'une part, de créer, des centres d'apprentissage et des centres de formation professionnelle accélérée, d'autre part, de transformer l'école pratique en école nationale professionnelle.

Ce rapport a été adressé à la direction de l'enseignement technique du ministère de l'éducation nationale et il est souhaitable qu'on en tienne compte. Les vœux qu'il exprime sont également ceux des syndicats ouvriers et du conseil général du département.

Ces préoccupations ne paraissent pas éloignées de celles du ministère de l'éducation nationale si l'on en croit le document sur l'enseignement dans les territoires français d'outre-mer, où l'on peut lire les lignes suivantes :

« Dès l'instant où la mise en valeur des territoires d'outre-mer et le développement de leur équipement sont décidés, il faut mettre tout en œuvre pour aboutir à une formation accélérée et massive de jeunes techniciens et de cadres de maîtrise autochtones... Aussi bien, les projets qui ont été établis récemment pourront-ils être repris et amplifiés dans la mesure où la législation métropolitaine sera introduite dans ces territoires. »

Dans un autre document relatif à l'Algérie, édité également par le ministère de l'éducation nationale, nous trouvons cette appréciation que nous approuvons pleinement et qui est valable pour les Antilles :

« Le problème d'élever le niveau de vie du prolétariat est en liaison directe avec la création d'industries et, de ce fait, avec la formation d'un nombre beaucoup plus élevé d'ouvriers qualifiés ».

Ce problème est d'autant plus important pour la Martinique que sur 4.000 enfants de treize à quatorze ans qui, chaque année, quittent l'école primaire, une centaine à peine reçoit actuellement une formation professionnelle convenable, sans compter ceux qui ne fréquentent aucun établissement scolaire, que l'on évalue à 15.000 sur une population scolaire de 51.000.

Il y a donc un effort considérable à faire pour l'instruction professionnelle si l'on veut que les jeunes puissent travailler efficacement à la mise en valeur de leur pays, au moment où l'on met en train le plan d'équipement décennal de la Martinique.

La collectivité martiniquaise s'est toujours imposé de grands sacrifices pour le développement de l'instruction de ses enfants; elle est prête à en faire encore de très grands dans ce domaine.

Le conseil général de la Martinique vient, dans sa dernière session, d'inscrire au plan d'équipement, pour 1948, la création de cette école nationale professionnelle dont elle attend la consécration.

Il serait juste que l'Etat contribuât dans une certaine mesure au développement de l'enseignement technique en faisant de cette école un centre de rayonnement de la technique française aux Antilles.

C'est pourquoi nous vous proposons d'adopter la proposition de résolution en discussion.

M. Marius Moutet, *ministre de la France d'outre-mer.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la France d'outre-mer.

M. le ministre de la France d'outre-mer. Au nom de mes collègues M. Naegelen et M. Yvon Delbos, je déclare que le Gouvernement est entièrement favorable à cette proposition. Elle est comprise dans le plan d'équipement et, par conséquent, le fonds d'investissement prévoira les subventions qui pourraient être nécessaires pour permettre cette réalisation.

J'indique à mon excellent collègue M. Léro, que si son rapport a été déposé le 24 juin, dès le 2 mai 1947, par la lettre n° 4148 de mon département, j'ai signalé l'intérêt de cette proposition à mon collègue de l'éducation nationale.

Celui-ci a bien voulu répondre à l'appel que je lui ai adressé et il envoie une mission d'inspection générale pour étudier sur place la transformation envisagée.

M. Renaison. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Renaison.

M. Renaison. Mesdames, messieurs, la proposition de résolution de notre camarade Léro pose la question de l'organisation professionnelle à la Martinique. Il est nécessaire de la poser pour les départements d'outre-mer, en raison même d'un décret qui vient d'être publié au *Journal officiel* de la République française et qui place dorénavant l'instruction publique, dans ces départements, sous le contrôle du ministère de l'éducation nationale.

En ce qui concerne la Guadeloupe, il y existe une organisation sommaire de la formation professionnelle.

Pour vous en donner une idée j'indique qu'au budget de la Guadeloupe figure, pour l'année en cours, une somme de 7.945.000 francs pour faire face aux dépenses relatives aux écoles pratiques du commerce et de l'industrie des deux villes principales, et aux centres de formation artisanale, dans les chefs-lieux de cantons.

De même, nous relevons, au projet des grands travaux pour 1947, une inscription de l'ordre de 82 millions pour la création de centres d'apprentissage. C'est dire que l'initiative des autorité locales a fait un grand pas dans la voie de la formation professionnelle.

Il importe, par conséquent, que le Gouvernement prenne en considération cette situation pour améliorer et doter notre pays de centres de formation professionnelle à l'image de ceux qui existent dans la métropole.

Mais je dois attirer l'attention du Gouvernement contre une tendance qui viserait à grouper les centres de formation professionnelle. J'ai été quelque peu ému en lisant le titre de la proposition de résolution dont vous êtes saisis. Mais heureusement, dans la conclusion, on a modifié le titre de la proposition de résolution.

Ainsi, il s'agit donc d'une proposition de résolution de M. Lero et de plusieurs de ses collègues, tendant à transformer l'école pratique de commerce et d'industrie de Fort-de-France en école nationale professionnelle des Antilles.

Je suis d'accord pour créer une école nationale professionnelle à Fort-de-France, mais il ne peut être question d'y créer un centre de formation professionnelle des Antilles auquel sera affilié le département de la Guadeloupe.

Notre situation insulaire et l'expérience du passé nous engagent à refuser totalement d'être placés sous la tutelle d'un département voisin.

Telles sont, en résumé, les observations que je devais formuler quant au texte de la proposition de résolution dont nous sommes saisis.

Cela posé, j'en reste partisan puisque nous savons qu'à la base de toute organisation sociale doit se trouver une formation professionnelle. Et au moment où nous devenons départements français, il est nécessaire que la classe ouvrière des Antilles ait aussi les moyens de former ses élites, au même titre que les départements de la métropole.

Les grands travaux qui vont être entrepris incessamment entraînent la nécessité

d'avoir une main-d'œuvre qualifiée qui nous manque en partie malheureusement, d'où l'urgence de promouvoir, dans le plus court délai, l'organisation dont il est question. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de résolution.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique de la proposition de résolution :

« Le Conseil de la République invite le Gouvernement à transformer l'école pratique de commerce et d'industrie de Fort-de-France en école nationale professionnelle. »

Je me permets de vous faire observer, monsieur Renaison, que les mots « des Antilles » ne figurent pas dans ce texte.

M. Renaison. Monsieur le président, j'ai dit que, pour situer ma position, je devais rappeler le titre de la proposition de résolution, où je relève les mots suivants : « ...tendant à inviter le Gouvernement à transformer l'école pratique de commerce et d'industrie de Fort-de-France en école nationale professionnelle des Antilles. »

C'est pour éviter toute fausse interprétation dans l'avenir que j'ai pris position à cet égard.

M. le président. Mon cher collègue, c'est le texte même de la résolution, que je viens de lire, qui est actuellement soumis au vote du Conseil.

Le titre pourra être ensuite modifié.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

M. le président. M. le rapporteur m'informe que la commission demande que le titre de la résolution soit ainsi libellé :

« Résolution invitant le Gouvernement à transformer l'école pratique de commerce et d'industrie de Fort-de-France (Martinique) en école nationale professionnelle. »

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

Le Conseil de la République voudra sans doute suspendre sa séance pendant quelques instants. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures cinquante minutes, est reprise à dix-huit heures vingt minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

— 14 —

RATIFICATION DES ARRANGEMENTS DE NEUCHATEL ET FRANCO-AMERICAIN

Discussion d'urgence et adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. Il va être procédé à la discussion d'urgence, selon la procédure prévue par l'article 59 du règlement, du projet de loi adopté, après déclaration d'urgence, par l'Assemblée nationale tendant à autoriser le Gouvernement à ratifier : 1° l'arrangement de Neuchâtel du 8 février 1947 ; 2° l'accord franco-américain du 4 avril 1947 ; relatifs à la conservation et à la restauration des droits de propriété industrielle atteints par la deuxième guerre mondiale.

Le rapport ronéographié de M. Armengaud a été distribué.

Quelqu'un demande-t-il la parole dans la discussion générale ?...

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. « Art. 1er. — Le Président de la République est autorisé à ratifier :

« 1° L'arrangement signé à Neuchâtel le 8 février 1947 concernant la conservation ou la restauration des droits de propriété industrielle atteints par la deuxième guerre mondiale ; ensemble le protocole de clôture signé à la même date à Neuchâtel ;

« 2° L'accord franco-américain signé à Washington le 4 avril 1947, concernant la restauration de certains droits de propriété industrielle atteints par la deuxième guerre mondiale. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article premier.

(*L'article 1er est adopté.*)

M. le président. « Art. 2. — Une copie authentique de l'arrangement et du protocole de Neuchâtel et de l'accord franco-américain demeurera annexée à la présente loi. » — (*Adopté.*)

« Art. 3. — Les dispositions de l'accord signé à Washington le 4 avril 1947, relatives aux brevets d'invention, sont applicables en France et dans les territoires de l'Union française aux ressortissants français et aux citoyens de l'Union française, ayants cause de ressortissants des Etats-Unis susceptibles de bénéficier dudit accord. » — (*Adopté.*)

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 15 —

EFFICACITE DU CONTROLE AERIEN

Adoption d'une proposition de résolution.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de résolution de M. Jullien tendant à inviter le Gouvernement à mettre en œuvre au plus tôt les moyens matériels et de personnel nécessaires à un contrôle aérien efficace.

Avant d'ouvrir la discussion je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret désignant en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister M. le ministre des travaux publics et des transports, M. Hymans, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale.

Acte est donné de cette communication dans la discussion générale. La parole est à M. Jouve, rapporteur.

M. Paul Jouve, *rapporteur de la commission des moyens de transport et des communications.* Au nom de la commission des moyens de transport et des communications, j'ai l'honneur de vous présenter la proposition de résolution de M. Jullien tendant à inviter le Gouvernement à mettre en œuvre au plus tôt les moyens matériels et de personnel nécessaires à un contrôle aérien efficace.

Mesdames, messieurs, je m'excuse par avance auprès de vous ; après avoir longuement réfléchi à cette question, après avoir fait des recherches, interrogé des techniciens, je me rends compte que le problème est d'une étendue qui me dépasse, d'une portée nationale et internationale et c'est pourquoi je me contenterai de vous faire de la question qui nous préoccupe un simple schéma, aussi clair que possible, qui comprendra trois chapitres :

1° Qu'est-ce que le contrôle de la sécurité aérienne ?

2° Comment doit s'exercer le contrôle ?

3° Quels sont nos désirs d'organisation du contrôle demandé à M. le ministre des travaux publics et des transports ?

I. — *Qu'est-ce que le contrôle de la sécurité aérienne ?*

La sécurité aérienne dépend de nombreux facteurs :

a) C'est d'abord la valeur du personnel d'exploitation qui entre en jeu pour une large partie. Je ne veux par parler seulement du personnel navigant : pilotes, radios, mécaniciens, mais aussi de ceux qui sont au sol, ces pauvres « rampants », dont autrefois on tenait peu compte et qui pourtant aujourd'hui sont les pionniers de la sécurité à l'atterrissage et demain éviteront par l'organisation future, les accidents déplorés hier et autrefois ;

b) C'est ensuite la qualité du matériel et son entretien ;

c) C'est la valeur des renseignements météorologiques dans leur exactitude et leur fréquence ;

d) Ce sont les relations aéroterrestres qui dépendent de la fréquence des transmissions radioélectriques par des appareils nombreux et de fonctionnement sûr ;

e) C'est encore l'état de l'infrastructure des terrains qui après les vicissitudes des dernières années s'améliore de jour en jour mais ne pourra vraiment être au point que dans quelque deux ou trois ans.

On peut se demander où en est, au début de 1947, la situation dans les divers paragraphes relatifs à la sécurité aérienne, envisagés ci-dessus.

a) La qualité du personnel est dans l'ensemble excellente du point de vue professionnel. Air-France a, au Bourget, des écoles de perfectionnement où passent toutes les nouvelles recrues du personnel navigant et où elles reçoivent une très bonne formation de pilote, de navigateur, de radio. Il serait désirable que les compagnies privées envoient au même stage de perfectionnement leur personnel navigant. Mais il y a là une question financière qui nous dépasse.

J'ai dit plus haut « excellentes qualités professionnelles », je me permettrai, à titre d'ancien pilote de 1916, d'ajouter que nos pilotes sont à l'étranger taxés d'indiscipline. Non, ils sont simplement bien français, c'est-à-dire frondeurs. Mais cet esprit frondeur dans les airs et surtout sur les terrains est préjudiciable à la sécurité

aérienne, je voudrais qu'ils le comprennent.

b) Le matériel comprend:

De vieilles choses: Junkers, Dakotas;

Du matériel récent étranger: Constellations, D. C. 4, Bristols français, Languedocs.

Le matériel ancien est à bout de souffle. Le matériel étranger donne satisfaction, mais ne peut être acheté faute de devises.

Cependant, nous restons et resterons longtemps encore tributaires de l'étranger:

Les moteurs français ne sont pas sûrs. Le Languedoc n'a pas fait un seul voyage sans qu'un moteur ait dû être changé.

Les moteurs de Junker fabriqués en France doivent être revisés après deux cents heures; les moteurs allemands ne demandaient une revision qu'à trois cent cinquante ou quatre cents heures de vol.

Les instruments de bord, dont le bon fonctionnement est un élément essentiel de la sécurité, surtout par mauvais temps, ne sont pas sûrs. Les services techniques n'ont pu obtenir des maisons françaises, même au prix fort, une amélioration quelconque, et nous devons nous contenter des appareils étrangers qui donnent à un pilote toute satisfaction.

En résumé, la situation matériel-volant est catastrophique, et l'on ne prévoit pas le jour, si lointain soit-il, où nous pourrons nous passer de l'étranger.

La météorologie est, par contre, très correcte, mais, par manque de crédits et de personnel, elle doit se calfeutrer dans des baraquements insalubres, tel celui de Villacoublay. Son personnel n'en est pas moins un personnel de valeur et de haute conscience.

La radio, dont l'industrie française tenait avant la guerre le marché européen pour la fourniture des appareils, a été anéantie par cinq ans d'occupation et, aujourd'hui, pour une exploitation insuffisante, avec un personnel réduit, de qualité moyenne, nous sommes tributaires de l'étranger.

Quant à l'infrastructure, de jour en jour elle s'améliore, mais ceci est une question de crédits, de plan général d'organisation qui dépasse le but recherché dans ce rapport.

Comment doit s'exercer le contrôle ?

A l'exemple d'un train lancé sur la voie ferrée, il sera, il est déjà indispensable que l'avion soit suivi de son aérodrome de départ à son aérodrome d'arrivée et aux aérodromes où il peut être appelé à atterrir accidentellement. Ces quelques mots vous disent déjà la complexité de la surveillance du voyage aérien.

Pour schématiser, nous diviserons le contrôle du vol en trois secteurs:

a) Avion sur son itinéraire éloigné des aérodromes;

b) Avion rapproché de l'aérodrome où il va atterrir;

c) Avion aux environs immédiats du terrain et sur le point d'atterrir.

Toutes les relations entre avion et sol se font par voie radioélectrique: par radiotélégraphie pour renseigner un avion lointain; par radiophonie pour donner des ordres à un avion proche ou près d'atterrir.

Le bon fonctionnement de ces liaisons dépend de la qualité et du nombre des appareils employés et de la valeur du personnel d'exploitation, mais il dépend, en outre, de la bonne organisation du service et de la valeur des méthodes appliquées.

Vous savez déjà ce que nous devons et pouvons penser de la qualité, du nombre des appareils employés, du personnel d'exploitation.

Que dire de l'organisation des services ?

Il n'existe pas d'unité de contrôle de la navigation aérienne sur les itinéraires reliant les aérodromes: aviation civile, aviation militaire et, sur le littoral, aviation navale ont leurs postes respectifs et sont séparés par des cloisons étanches, comme si les uns devaient observer les règles de navigation différentes de celle des autres.

Au sol, il manque au personnel d'exploitation l'autorisation suffisante pour régir les départs et les atterrissages.

Les pilotes d'Air-France qui font la loi en la matière se sont montrés réticents sur l'emploi des méthodes anglo-américaines qui, cependant, on fait leurs preuves déjà pendant la guerre.

C'est ainsi que nous sommes très loin de pouvoir obtenir la densité des départs et atterrissages nécessaires aujourd'hui et certainement insuffisants demain. Sur les terrains d'outre-Atlantique l'organisation permet un atterrissage, un départ par minute. Au Bourget, certains avions attendent une heure leur tour d'atterrissage et c'est ce qui explique que les étrangers demandent l'installation de leur équipement propre.

Que faire donc pour renforcer le contrôle ?

Devant les insuffisances constatées, devant la dissémination des responsabilités, nous voudrions que M. le ministre des transports réalise une unité de direction de contrôle qui permettrait un rendement meilleur de l'aviation civile et commerciale, un maximum de sécurité aérienne.

Pour que ce contrôle de la sécurité soit efficace, il faut que sa direction ait non seulement un droit de regard, mais une autorité effective sur le personnel d'exploitation, l'organisation des services de la météorologie et des transmissions électriques, sur le choix du matériel.

Certes, il faut donner à M. le ministre des transports des moyens d'organisation.

Sur le personnel volant, employé par des compagnies subventionnées ou privées, il doit pouvoir émettre certaines prétentions quant à leur valeur et leur perfectionnement.

C'est pourquoi nous verrions volontiers cette école privée du Bourget, où, seul, le personnel d'Air-France a accès, devenir une école nationale d'où sortirait indifféremment tout le personnel volant de la flotte aérienne et commerciale française de demain.

Il ne serait pas inutile d'ajouter aux examens pratiques de sévères examens médicaux. Des équipages, parfois exténués par la fatigue d'un vol trop prolongé, atteints d'une déficience physiologique brutale, sont les auteurs involontaires de terribles accidents.

En temps de guerre, il est en effet admis de demander à un homme un travail dépassant son potentiel de résistance. En temps de paix, nous devons nous organiser pour que chaque homme reste dans un état physique sain afin que dans des fonctions semblables à celles de pilotes, il ne mette pas en danger la vie de ceux qui lui sont confiés.

Maintenant nous en arrivons au personnel dépendant directement du ministère de l'aviation civile et commerciale.

J'ai lu quelque part dans un rapport que le rendement des services de l'aviation civile et commerciale souffre de deux défauts essentiels: l'insuffisante coordination des services d'une part, l'insuffisance de formation et de stabilité du personnel d'autre part.

La formation des agents de télécommunication et de signalisation, de météorologie pourrait trouver sa place dans l'école nationale que nous voudrions bien voir se réaliser. Mais nous pensons que, pour arriver à plus de stabilité dans le personnel, il faudrait envisager de le payer mieux.

Quelques-uns d'entre nous ont entendu le cri d'alarme des chefs de service de la météorologie ou de télécommunication. Ici on enregistre 200 démissions; là les meilleurs éléments, formés à grands efforts, quittent leur poste pour rejoindre les entreprises privées et nationalisées. Aujourd'hui, par le fait même de cette instabilité, les services de sécurité ne progressent pas; demain ils seront nettement insuffisants.

Enfin, monsieur le ministre, vous êtes l'utilisateur ou du moins le représentant des utilisateurs des avions de la flotte aérienne commerciale. Je conçois difficilement que le contrôle de la sécurité aérienne n'ait pas son mot à dire dans la conception, dans la construction des avions qu'utilisera cette flotte de commerce.

C'est à vous, connaissant le désir des utilisateurs, de suggérer, je dirai même d'exiger, telle ou telle conception de cellule, de moteur, d'appareils de bord, etc. Nous voudrions, par l'organisation d'un service de contrôle de la sécurité aérienne, vous donner tous les moyens nécessaires.

Ce service a une telle importance qu'il doit fonctionner de façon impeccable, non seulement pour l'avenir de l'aviation française, mais pour faciliter la traversée du territoire et encourager aux atterrissages toutes les aviations étrangères. N'oublions pas que la France, par sa situation géographique, est la plate-forme de l'Europe pour tous les continents de l'Ouest.

Je ne devrais pas, monsieur le ministre, vous inviter à ne pas ménager les crédits pour créer un service de sécurité aérienne. N'oubliez pas que les dépenses que vous ferez seront rentables, que les innombrables avions qui atterrissent nous apporteront des devises étrangères.

Pour favoriser la fréquentation de nos aérodromes, un effort matériel considérable est à faire. Mais il faut aussi un effort non moindre d'organisation morale, le sens de la responsabilité à inculquer à tout le personnel d'exploitation.

Cela doit vous être facile; vous êtes le chef de la grande et magnifique exploitation ferroviaire française où règne cet esprit cheminot, ce sens des responsabilités élevé au plus haut point. Que notre personnel d'exploitation aéronautique acquière ce même sens et notre organisation aéronautique fera, comme nos chemins de fer, l'admiration du monde.

Aussi, je vous demande d'accepter la proposition de résolution du Conseil de la République.

« Le Conseil de la République demande au Gouvernement d'accorder à l'aviation civile les moyens qui lui permettront de parfaire au plus tôt l'organisation du

contrôle de la navigation aérienne et l'invite à accorder, pour les quelque 200 postes de responsabilité intéressant le contrôle aérien, une prime de responsabilité proportionnée à l'importance du trafic et aux répercussions possibles des mesures prises par ce personnel. »

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communications.

M. Julien Brunhes, *président de la commission des moyens de communications et des transports.* Mesdames, messieurs, je voudrais dire, à vous-mêmes et à M. le ministre des transports et des travaux publics, dans quel esprit notre commission des moyens de communications a étudié ce problème de la sécurité aérienne.

C'est à l'unanimité que nous avons pensé que la proposition de résolution de notre collègue M. Jullien devait être transmise à cette Assemblée.

M. le ministre a bien voulu faciliter à la commission sa mission d'investigation. Il nous a autorisés à visiter les centres de sécurité aérienne d'Orly et du Bourget. Nous avions le devoir de faire des constatations, parce que nous avons toujours considéré, comme tous ici d'ailleurs, que le devoir d'une commission était à la fois une besogne d'information et une besogne constructive. Nous sommes là non seulement pour critiquer mais aussi pour chercher des solutions. Deux problèmes se sont posés: le problème du personnel et celui du matériel.

Sur le plan du matériel, des échos se sont fait entendre à la commission sur la qualité du matériel dont disposait l'aviation civile et commerciale française. Des critiques ont été très sévères pour le matériel français, d'autres pour certains matériels étrangers.

J'estime que la question du matériel ne doit pas trouver place aujourd'hui dans ce débat. Elle viendra en d'autres occasions, puisque nous nous adressons, au nom de la commission des moyens de communications, à M. le ministre des travaux publics et des transports, qui, malheureusement, n'a pas dans ses attributions le contrôle du matériel qu'il utilise. Comme l'a dit notre rapporteur, nous espérons qu'on arrivera dorénavant à une conception plus saine et que l'utilisateur, c'est-à-dire l'aviation commerciale française, aura le droit d'acheter ou de ne pas acheter le matériel, suivant qu'il est susceptible ou non de lui donner satisfaction tant sur le plan de la sécurité que sur le plan du prix de revient.

J'insiste sur ce problème des prix de revient, car beaucoup ignorent que l'air est libre d'après les conventions internationales et que, si les prix de revient de nos appareils commerciaux se traduisent par un prix de vente du kilomètre-voyageur ou de la tonne kilométrique, plus élevé, nous n'avons aucun moyen d'empêcher les compagnies étrangères de prendre notre propre fret, aussi bien en Afrique du Nord que dans la métropole. C'est pourquoi d'ailleurs certaines compagnies anglaises, belges et hollandaises transportent souvent du fret français d'Afrique du Nord, du Maroc sur la France.

Il y a là un problème de rentabilité essentiel. Il serait logique que M. le ministre des transports puisse avoir le contrôle et le choix des appareils qu'il utilisera. C'est donc une question essentielle à laquelle pense la commission. Nous ne discuterons pas de la technique des appareils. Nous ne sommes pas ici pour faire la critique des usines nationalisées ou privées et des solutions adoptées. Elles concernent le ministre compétent qui est le ministre de l'air actuellement successeur du ministre de l'armement pour les fabrications aéronautiques. Elles n'ont donc pas leur place dans ce débat.

M. le ministre avait attiré notre attention sur la question du personnel.

Nous-mêmes, en interrogeant le personnel à Orly comme au Bourget, nous avons constaté qu'il s'agissait d'un personnel de grande qualité, mais exceptionnellement mal payé.

Nous avons constaté que les hommes qui, dans l'excitation que représente la recherche permanente d'appareils, vivent toute la journée le casque aux oreilles, avec des appareils très précis à surveiller, ont des salaires pratiquement très faibles de l'ordre de 10.000 à 12.000 francs par moix au maximum.

Or, nous désirerions que, comme les pilotes, ils aient un minimum d'indemnité pour différencier ceux dont l'autorité ou la responsabilité est engagée dans l'atterrissage des appareils partant au Bourget de ceux qui, exerçant des métiers de manœuvre, n'ont pas un travail particulièrement difficile.

La proposition de résolution soumet cette idée à M. le ministre. Il y a des répercussions budgétaires.

Pour le personnel, des aménagements devront être trouvés dans les chapitres du budget de l'aviation civile et commerciale pour que ceux qui ont effectivement des responsabilités soient mieux payés, quitte à penser que certains postes purement administratifs dans des bureaux pourraient être supprimés, de manière que le budget soit lui-même en équilibre.

Je crois que M. le ministre des transports et des travaux publics pourra constater, quand son budget viendra en discussion — je ne veux pas anticiper — que dans l'ensemble, le Conseil de la République a porté un intérêt considérable à l'aviation civile et commerciale sans avoir nullement le désir de refuser aux transports aériens les moyens de se développer en France.

Ces problèmes se réduisent donc d'abord à centraliser l'ensemble de la sécurité aérienne.

Il est indiscutable qu'il ne faut plus qu'on voie en France sur nos aérodromes des avions qui, sous le prétexte qu'ils sont militaires, n'appliquent pas le même règlement que les autres. Il est nécessaire que tout appareil qui atterrit sur un terrain d'aviation soit soumis aux mêmes règlements de quelque nationalité qu'il soit. Il faut également que la sécurité aérienne ait un droit de contrôle effectif comme cela se fait dans beaucoup d'autres pays étrangers.

C'est une question d'autorité.

Pour que des hommes aient une autorité réelle et les responsabilités, ils doivent être payés convenablement. Car il est impossible de ne pas faire aller de pair le sens de la responsabilité et le sens de l'autorité. Ce personnel doit avoir des conditions de vie qui les mettent à l'abri du besoin.

Les questions de matériel seront examinées plus tard. Comme je le disais tout à l'heure, elles n'entrent pas dans ce débat. Elles sont toutefois inquiétantes. Nous demanderons peut-être à M. le ministre des transports et des travaux publics s'il n'y aurait pas intérêt à envisager une forme plus active de ce contrôle de l'utilisation sur le producteur avec certains groupements pour éviter la dispersion des usines qui se traduisent par des prix de revient très élevés, mais qui ne peut se soustraire à son contrôle.

J'aimerais également dire à M. le ministre que nous avons travaillé à la commission en collaboration complète avec ses services, sans aucune préoccupation politique mais avec le désir, sur le plan technique, que tous les groupes du Conseil de la République s'unissent pour essayer d'obtenir les mesures efficaces, pratiques, permettant à la sécurité d'être suffisamment assurée sur les terrains français, pour que les avions étrangers y viennent eux-mêmes et qu'on ne voie pas ce scandale, un jour ou l'autre, d'avions pouvant apporter des devises en quantités considérables et atterrissant sur les aérodromes de territoires voisins de la France, où la sécurité aérienne serait mieux assurée.

J'estime que le Conseil de la République aidera M. le ministre des travaux publics et des transports et M. le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale — qui, nous le savons, se passionnent l'un et l'autre pour l'aviation — dans la mesure où doit le faire une assemblée parlementaire, à assurer le développement de l'aviation civile en France. (*Applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Jullien.

M. Jullien. Mesdames, messieurs, monsieur le ministre, au moment où j'ai rédigé la proposition de résolution que nous sommes en train de discuter aujourd'hui, un premier effort avait été fait. De nombreux mois s'étant écoulés avant le débat qui nous occupe en ce moment, une évolution s'est faite; elle a d'ailleurs entraîné une modification qui a été étudiée par la commission des transports du Conseil de la République en collaboration avec moi. Je vous la présenterai à la fin, ce qui me permettra de faire la construction dont le président de notre commission vient à l'instant de parler.

Tout d'abord, avant de parler de sécurité aérienne et de contrôle de la navigation aérienne, il faudrait préciser les éléments qui composent cette sécurité aérienne et effacer certains préjugés et certaines ignorances sur des questions qui ne relèvent que de la compétence des aviateurs proprement dit.

La sécurité aérienne dépend, d'abord, du matériel aérien qui est donné aux utilisateurs. Comme l'a dit M. le président de la commission des transports, cette question de matériel aérien ne se pose pas aujourd'hui. D'ailleurs, nous savons parfaitement que les matériels sont particulièrement hétéroclites. Dans ces conditions, ou bien il n'existe au monde aucun matériel aérien permettant de pratiquer l'aviation en toute sécurité — et alors ne parlons plus d'aviation ni de transports aériens — ou bien — ce qui, je crois, est plus exact — il existe de nombreux matériels permettant la navigation et les transports aériens dans des conditions favorables et, s'il en est ainsi, organisons des transports aériens en résolvant successivement tous les problèmes de la sécurité.

La question du matériel, quant à la sécurité, relève des usines et de tous autres facteurs qui ne dépendent pas de M. le

ministre des transports. Nous n'avons donc pas à nous en préoccuper.

Un autre facteur de la sécurité aérienne, c'est l'entraînement des équipages. C'est un deuxième point fort important. Il y a eu une controverse assez forte entre l'aviation civile et l'aviation militaire. En particulier, je me souviens de certains articles de presse où on lisait: « Les archanges ne peuvent pas piloter les *Constellations*. » Je crois que, là aussi, de nombreux préjugés et une grande ignorance des problèmes du pilotage de l'aviation ont faussé complètement tous ces débats; que les « archanges » peuvent piloter des *Constellations* et que les pilotes de guerre sont capables d'être d'excellents pilotes du temps de paix; d'ailleurs, les pilotes du temps de paix ont montré qu'ils pouvaient être également d'excellents pilotes de guerre.

La météorologie a été souvent critiquée. Cette science a été chez nous très désorganisée par la guerre; actuellement, elle est en train de se remonter.

Il y a là un des éléments importants de la sécurité aérienne, car la connaissance du temps, avant de faire un déplacement en avion, est une question capitale.

Nous avons actuellement des services de l'Office national météorologique en pleine reconstruction.

Je ne voudrais par alarmer ceux qui s'intéressent à la question de la météorologie, mais je peux vous signaler l'exemple de certains postes du Maroc; à Oudjda, entre autres, se trouvait un vieux météorologue ayant dépassé depuis cinq ans l'âge de la retraite, et vous savez que prolonger de cinq ans un séjour à Oudjda n'est pas particulièrement confortable. Il restait volontairement en service car on ne pouvait pas lui trouver de remplaçant. On finit par lui en trouver un qui, deux mois et demi après, donna sa démission, car il lui était impossible de vivre avec le salaire qui lui était octroyé.

J'ai vu ainsi se succéder quatre ou cinq remplaçants sur ce terrain d'Oudjda, où je me pose assez fréquemment; j'ai toujours trouvé le vieux retraité à son poste, s'occupant de sa fonction avec un empressement de jeune premier pour sa belle; mais, quant aux jeunes premiers, ils allaient chercher leur belle ailleurs, car celle qu'on leur donnait à Oudjda ne valait vraiment pas la peine de s'y enterrer. (*Sourires.*)

Depuis un an, notre météorologie est en progrès constant. Nous avons — il faut le dire — un héritage magnifique, les trente dernières années de l'Office national météorologique et, si on remonte plus haut, l'abbé Moreux, qui fut un des fondateurs de la science de la météorologie, un des créateurs des méthodes d'analyse du temps, et qui fait autorité dans le monde entier.

On arrive actuellement à des précisions atteignant 80 p. 100. Ceux d'entre vous qui se déplacent en avion ont pu constater avec quelle précision les orages qu'ils peuvent avoir à rencontrer ont été prévus par ces agents qualifiés qu'on appelle d'un terme barbare les « prévisionnistes ». C'est une des grandes spécialités de la météorologie française et, là encore, il y a beaucoup à redire en ce qui concerne les salaires du personnel.

De tous ces organismes — le matériel, l'homme qui pilote, la météorologie — doit découler une série d'informations — et nous entrons là dans le vif du sujet — qui sont utilisées par ce qu'on appelle le contrôle aérien.

Le contrôle aérien est la mise en place de différents dispositifs utilisant des moyens techniques, afin d'obtenir le maximum de sécurité dans le déplacement des avions.

Je voudrais tout de suite vous dire que le contrôle aérien n'est pas autre chose que la mise en place de ce que les chemins de fer appellent le *dispatching*. Il s'agit de prendre des avions partant d'un aérodrome, comme un train part d'une gare, de leur faire suivre un itinéraire déterminé et de les faire arriver à un aérodrome de destination, comme l'on fait arriver un train dans une gare.

Les mêmes problèmes se posent ici. Des voies aériennes réunissent les aérodromes entre eux. Elles ont différents aiguillages, bretelles vers tel ou tel point. Il s'agit de faire circuler là-dessus des convois marchant à 350 ou 400 kilomètres à l'heure. Bien souvent, le contrôle n'est qu'une surveillance, mais souvent aussi, pendant la période d'octobre à avril, les avions circulent dans ce qu'on appelle la crasse, où l'invisibilité est absolue, dans cette atmosphère que les pilotes décrivent de la façon suivante:

« Je viens de faire tant d'heures sans apercevoir le bout de mes ailes ».

Permettez-moi de vous dire que cette formule des pilotes est parfaitement exacte. Il m'est arrivé de décoller, dans les premiers jours du mois de mai 1945, de l'aérodrome de Luxeuil, où l'on ne voyait pas à cinquante mètres, et de faire tout le trajet de cette ville jusqu'à Avignon sans apercevoir un seul instant le bout des ailes, tellement le brouillard et les nuages étaient épais. Rendez-vous compte de ce qui se passe lorsque, sur une voie aérienne, vous lancez des avions à des vitesses de 300 kilomètres à l'heure, alors que les pilotes ne voient pas à cinquante mètres devant eux, c'est-à-dire quelques centièmes de secondes de trajet.

Or, ne vous illusionnez pas. Il y a en l'air, sur les voies aériennes, une concentration d'avions que l'on peut parfaitement comparer à la densité des convois sur les voies ferrées. Voici un exemple: au mois de juillet 1945, sur le terrain de Casablanca, nous avions une activité aérienne de plus de huit cents avions par jour, c'est-à-dire qu'à la gare aérienne de Casablanca il entrait huit cents trains par jour. Ceux d'entre vous qui sont cheminots se rendront compte instantanément de l'activité que présente une pareille gare. Nous pourrons même employer le mot « train », car, pour arriver à une pareille activité, il y avait simultanément quarante forteresses qui arrivaient d'Amérique, tandis que trente arrivaient d'Angleterre et cinquante autres de Dakar.

Vous voyez donc le problème extrêmement important qui consiste à régulariser des débits de cette envergure à travers un brouillard, un « coton » absolument impénétrable, à arriver à faire atterrir chaque avion normalement à son point de destination.

Comment a-t-on réalisé cela ? Je voudrais faire un court historique en vous lisant simplement les premiers paragraphes d'un rapport que j'adressais, au mois de novembre 1945, au commandant militaire d'aviation dont je dépendais à cette époque:

« Différentes conférences interalliées ont eu lieu à Alger le 12 novembre 1944 et le 3 mars 1945. Le commandement de l'air au Maroc a établi le plan d'organisation d'un contrôle aérien coordonné avec les services alliés, spécialement américains. »

Voilà exactement quel était le problème: toute l'aviation alliée passait par Casablanca, étant donné que, même pour se rendre aux Indes, l'unique voie sérieuse et sans danger était la voie Amérique-Afrique-Indes, vers les champs de bataille de l'Indochine ou du Pacifique. Dans ces conditions, les avions français qui venaient se mêler à ce flot américain et anglais, n'observant aucune des règles fixées pour le contrôle aérien, étaient un danger pour tous les trains alliés. Nous avons été mis en demeure de réaliser quelque chose, d'où ces conférences où furent jetés les premiers principes.

« Approuvée par le général commandant la D. A. T. le 25 juin 1945 — nous sommes en 1947 — cette organisation a été mise en place à partir du 30 juin 1945.

« Au début du mois de juillet, à la suite d'une conférence réunissant le chef du 3e bureau de l'air au Maroc, le directeur régional de la D. T. A. » — et comme ces initiales n'ont peut-être pas votre audience, je précise que le directeur des transports aériens est l'élément civil de l'aviation, l'élément qui dépend de vous, monsieur le ministre, et qu'on trouvait ainsi réunies à cette conférence l'aviation militaire et l'aviation civile pour résoudre un problème regardant ces deux aviations — « le 3 juillet 1945, dis-je, après liaison auprès du commandant aéro-naval — voilà la troisième partie prenante qui apparaît — un règlement provisoire a été établi en commun par le commandement de l'air au Maroc et le directeur régional de la D. T. A.; la date d'application était le 15 juillet 1945. » Il s'agit donc d'un contrôle aérien qui a été effectivement réalisé et non d'un contrôle qui a été imaginé dans quelque laboratoire ou quelque bureau, qui envisage un avenir magnifique mais qui, en réalité, peut n'être qu'une hypothèse dont la réalisation révélera les fautes et les erreurs complètes.

Comment peut-on réaliser un contrôle aérien ? En quoi, en ce moment, peut-on dire qu'il y a certaines choses qui sont au point et d'autres où il faut rester très réservés ?

Je sais qu'actuellement on oppose l'une à l'autre la méthode anglaise et la méthode américaine. Permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, que cette réserve, qu'à l'O.P.A.C.I. on a essayé de soulever, est partiellement exacte, car il existe bien des matériels américains et des matériels anglais différents, mais il n'existe pas de contrôle aérien anglais ou américain. Je regrette de ne pas être d'accord sur ce point avec MM. Livry-Level et Lécrivain-Servoz dont les interventions sur cette question figurent au *Journal officiel* — débats parlementaires du 12 février 1947. Il n'existe qu'une technique du contrôle aérien; mais il existe des moyens différents. Permettez-moi pendant quelques minutes de vous faire un peu de technique.

Un avion qui a décollé doit suivre un itinéraire. Comme on le fait dans une gare de chemin de fer, l'itinéraire est porté sur un tableau, un graphique, la méthode que vous voudrez; de toute façon, il s'agit de noter qu'un avion va effectuer un trajet déterminé.

Lorsque l'avion parcourt ce trajet, il faut constamment que l'on puisse connaître le point où il se trouve. Ce point, on peut

le calculer, on le prévoit puisqu'on établit un graphique de marche. Mais il faut en même temps, comme le dispatching du chemin de fer, vérifier que le graphique de marche est bien tenu, et c'est là qu'interviennent des différences non pas de méthode, mais de moyens utilisés.

On a parlé de la chaîne Gee, de la boîte Gee; on parle de « radio range et de tous les appareils de radio-navigation. Il s'agit de bien comprendre que ce sont uniquement des moyens de travail et non pas des principes de travail.

Permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, qu'il ne faut pas s'arrêter à ce débat, non pas de doctrine, mais de matériel, qui, comme on l'a justement dit, indique, cache peut-être des luttes d'intérêts industriels, mondiaux même, entre différents grands producteurs de matériel.

Une doctrine très nette a été établie. Un avion ne se déplace plus au hasard, il ne se déplace plus avec ce que les aviateurs appellent, comme appareil de navigation, le « pifomètre », passez-moi l'expression, il se déplace rigoureusement comme un convoi de chemin de fer sur une voie ferrée.

Auriez-vous l'idée de déplacer des trains sans leur mettre des disques ? Non ! Or lorsqu'on dit qu'on ne fera rien ou que l'on ne veut rien faire de précis, parce que l'on ne s'est pas mis d'accord pour savoir si l'on va employer le mode américain ou le mode anglais, c'est rigoureusement comme si l'on disait que, n'ayant pas décidé que les signaux seront sur poteaux de bois ou poteaux de fer, seront électriques ou seront à pétrole, on laissera les trains circuler sans signaux sur les voies ferrés.

Il y a donc une première erreur très commune que, je le crois, vos services ne font pas actuellement. Ils ont, comme tout le monde, commis cette erreur au début; mais, *errare humanum est*, ils s'en sont corrigés.

Je vois M. le secrétaire général de l'aviation civile qui est satisfait de m'entendre dire qu'il s'est corrigé des mêmes erreurs que j'avais faites moi-même avant lui.

M. Max Hymans, *secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, commissaire du Gouvernement.* La doctrine existe, elle est dans un document signé par le ministre au mois de novembre 1945. Mais, depuis deux ans, ce sont les moyens qui nous ont manqué.

M. Julien. Si je continue l'historique que j'avais commencé, nous arrivons enfin, monsieur le ministre — je crois que vous étiez déjà en fonctions à ce moment — à un arrêté signé de vous qui déterminait la doctrine à cette époque-là. C'est pour cette raison que, dans la résolution, j'ai fait allusion à ce qui a été construit au Maroc particulièrement et en Afrique du Nord en général.

A ce moment, nous trouvant dans une région où les alliés avaient un intérêt personnel à ce que nous fassions des efforts considérables pour que nos avions volent dans de bonnes conditions, ces alliés nous ont proposé de nous prêter le matériel nécessaire à assurer le contrôle de la circulation aérienne avec toute la sécurité indispensable. Nous n'avons pas eu la même chance en France.

Voilà d'où vient le retard et la raison des difficultés que l'on a rencontrées pour avoir un contrôle de la circulation aérienne qui soit réalisé plus tôt en France.

Voilà aussi la raison pour laquelle, il y a cinq mois, déposant cette résolution, je demandais que fussent créées des méthodes qui découleraient de celles que nous avions mises en route en Afrique du Nord.

C'est un point essentiel qu'il faut bien distinguer: la doctrine n'a rien à voir avec l'origine du matériel, des gens ou des méthodes de réalisation. La doctrine existe, elle a été essayée, elle n'est ni anglaise ni américaine; celle qui fut mise en place dans l'Afrique française du Nord était parfaitement française, comme le disait le commandant de « l'Air Transport Command » qui était chargé du contrôle aérien américain.

Nous avions fait, nous Français, une synthèse des méthodes anglaises et des méthodes américaines, réalisant ce contrôle aérien français qui s'est essaimé d'abord du Maroc sur l'Algérie et la Tunisie et qui, actuellement, a été réalisé depuis quelques mois à Orly.

Nous avons eu l'occasion de visiter l'installation du centre régional d'Orly. Ce sont les mêmes méthodes que nous avons retrouvées, avec des matériels d'ailleurs différents. Actuellement, si je suis bien informé, se construit à Aix-en-Provence le centre régional aérien du Sud-Est de la France. Ainsi, la chaîne se complète. Enfin, la région de Bordeaux est en cours d'équipement.

La France a donc actuellement les moyens de réaliser un contrôle aérien qui soit absolument efficace. La liaison entre la France et l'Afrique est assurée également. Ce qui manque, ce sont les moyens.

Le président de la commission, tout à l'heure, a fait allusion à cette question des moyens. Il a dit que nous pouvions nous passer de l'étranger pour longtemps.

Permettez-moi, ici, d'ouvrir une parenthèse. Il me semble que les matériels français, avant 1939, étaient recherchés. Sans faire un historique général de l'aviation française, on peut rappeler que la Manche a été traversée par Blériot sur un avion français. Guynemer et Fonck volaient sur des avions français. L'Atlantique-Nord, dans le sens France-Amérique, fut traversé pour la première fois par des Français sur du matériel français. C'est sur du matériel français que mon vieil ami, Mermoz, a établi cette ligne qui a été une des gloires de l'aviation française. (*Applaudissements.*)

En 1939 et en 1940, c'est sur des avions français, les Morane et les Dewoittine, qu'ont été remportées les fameuses victoires que vous connaissez de Marin la Meslée, qui fut un de mes camarades de guerre, et de Montgolfier, un autre camarade de guerre.

C'est sur des avions français que le sergent Montgolfier, à la tête d'une escadrille de sept appareils, a mis en fuite vingt-sept Messerschmidt 109, qui étaient cependant les meilleurs chasseurs de la guerre de 1940. C'est encore sur des avions français qu'on a établi la plupart des grandes performances et des grands records.

Actuellement, à tous ces grands as, qu'offre-t-on ? On offre le Messerschmidt « Ein hundert und acht » qu'on a baptisé Nord-Mille, on leur offre le Siebel qu'on a baptisé « Martinet », le Junker « Zwei und fünfzig », dont on n'a même pas changé le nom.

C'est un peu un recul pour nous, mais de quel côté faut-il chercher le recul ? Il n'est pas à chercher du côté du personnel ni des bureaux d'études, car il est sorti de ces bureaux des prototypes de premier ordre. Il y a actuellement, en France, certains prototypes de bi-moteurs qui surclassent nettement tous les matériels existant à l'étranger. Ces bi-moteurs dérivent des fabrications d'une des maisons qui ont illustré la construction française. Je ne veux pas la nommer parce que je ne voudrais pas que l'on dise que je lui fais de la réclame. Mais je suis obligé de dire que c'est une affaire privée, et c'est sans doute parce qu'elle n'est pas nationalisée qu'elle a pu enfin sortir un prototype qui vole et qui donne des résultats extraordinaires.

En ce qui concerne notre matériel de radio, c'est encore le vieux S. A. R. A. M. 3-10, appareil français, qui assure la sécurité de notre aviation. Ce S. A. R. A. M. 3-10 équipait notre aviation de 1939. Avec lui on peut fort bien travailler avec tous les moyens radio que les alliés ont installés sur les différents théâtres d'opérations.

Nous avons tous employé de ces appareils français. Que l'on en produise un peu plus, qu'on les perfectionne ! Le S. A. R. A. M. 3-10 est devenu le 3-11, le 3-13, je m'aperçois que tous les deux ou trois mois, ce matériel a été successivement modifié, amélioré, perfectionné.

Il n'y a donc pas chez nous un manque d'intelligence de la part des bureaux d'études ni de la part de ceux qui créent les prototypes. Peut-être y a-t-il un manque d'activité de ceux qui sont chargés de les fabriquer en série. Ceci est une autre question qui, malheureusement, ne vous concerne pas, monsieur le ministre, mais peut-être, au conseil des ministres, pourriez-vous élever votre voix.

Sans être un grand as, malheureusement pour moi, je crois tout de même connaître un peu la question, et je pense que vous pouvez exiger que l'on produise un peu plus en série les prototypes que nous avons. Ils pourraient vous donner des solutions et éviteraient que nos francs-or partent en Amérique et en Angleterre.

Il y a aussi le problème du personnel que l'on a déjà soulevé. C'est un problème difficile à examiner. Il s'agit de fonctionnaires. Il faudrait que nous arrivions à introduire, non pas dans le corps des fonctionnaires mais dans l'ensemble de l'administration la notion de rendement telle qu'elle existe exactement et non pas sous la forme d'un slogan électoral quelconque.

Les personnes qui font le contrôle aérien sont des hommes dont le rendement économique, industriel peut être parfaitement mesuré, car lorsqu'on peut atterrir dans de bonnes conditions sur un terrain d'aviation, on a de nombreux clients pour y venir.

Je n'en donnerai pour exemple que certaine histoire qui est encore arrivée à Casablanca. Quarante-huit sociétés d'aviation américaines étaient alors fort tentées de prendre le terrain de « Camp Cazes » comme plate-forme d'entrée dans notre système européen, pour la liaison avec l'Amérique. Mais comme n'existaient pas les autres éléments de sécurité: incendie, entretien et réparation — dont, hélas ! je n'étais pas le maître — les Américains n'ont pas signé ces traités. Ils ont retiré tout le personnel du camp. Cela représente, rien que pour la ville de Casablanca, une perte annuelle d'un milliard 700 millions qui serait entrée en dollars, c'est-à-dire en devises appréciées, dans les caisses de la ville ou de l'Etat marocain que nous protégeons.

Croyez-vous que le même problème ne se pose pas actuellement pour notre grande plate-forme de France? A côté de la notion organisation et sécurité sous l'angle administratif, il faut voir aussi le problème sous l'angle industriel et appeler véritablement primes de rendement les sommes supplémentaires qui seront données à ces fonctionnaires que l'on appelle agents du contrôle aérien.

Comment les payer en rapport avec la valeur de l'emploi qu'ils occupent ? On a employé le mot de primes de responsabilité. Je le trouve excellent parce qu'il libère complètement le fonctionnaire du grade que, dans la hiérarchie, lui donne soit son ancienneté, soit la nature de ses études, soit la nature du commandement qu'il exerce.

Nous ne pouvons donc pas nous fonder sur la notion de hiérarchie. Nous sortons du fonctionnarisme dans sa partie administrative. Un chef de centre de contrôle régional ne peut pas être catalogué commandant d'aérodrome sous prétexte que sa place équivaut, comme salaire, à celle d'un commandant d'aérodrome. Nous arriverions à une incohérence, car lorsqu'il en aurait assez d'être chef de centre de contrôle aérien, rien ne lui interdirait de devenir commandant d'aérodrome effectif puisque, pour une raison administrative, on lui en aurait donné le titre.

Ceci est très important. Il faut qu'il y ait un corps déterminé. Pour créer ce corps, de nombreuses lois seraient nécessaires, alors que la solution de la prime de responsabilité permet de résoudre le problème immédiatement.

Un chef de centre de contrôle régional est un monsieur qui a une responsabilité portant sur un élément très facile à calculer: le nombre d'avions qui passent dans sa région, le nombre de plans de vol qu'il établira, le nombre de schémas qu'il aura été obligé de faire pour les inscrire sur les graphiques de marche des avions, que sais-je encore ?

Le nombre de facteurs susceptibles de déterminer la responsabilité de cet homme et de son activité est très grand, si grand qu'il ne me paraît y avoir aucune difficulté à ce qu'à l'intérieur de l'administration, ces primes de responsabilité soient attribuées à bon escient et ne soient surtout pas attribuées d'après les jugements des supérieurs; car des jugements peuvent être faussés soit par des erreurs d'appréciation, soit par des passe-droits, et Dieu sait qu'on reproche un peu trop à l'administration d'en faire!

Retirons par conséquent aux adversaires de l'administration la possibilité de faire allusion à ce qu'on appelle communément « le piston ».

En basant ces primes de responsabilité sur l'activité de l'aérodrome, sur l'activité du centre de région, nous ferons non seulement un acte de justice vis-à-vis de ceux qui travaillent, mais une opération parfaitement saine au point de vue comptable, car chaque avion qui se pose sur un terrain paye une taxe d'atterrissage. En conséquence, on peut considérer qu'un contrôleur de tour qui a fait atterrir 200 avions a rapporté à son patron une somme vingt fois plus grande que celui qui en a fait atterrir dix. C'est la notion de rendement, très simple à calculer, qui entre en jeu.

Quant à la responsabilité, elle est bien exacte. Etre responsable de dix atterrissages ou être responsable de 200 atterrissages par jour nécessite une compétence totalement différente. A raison de dix atterrissages par jour, chaque avion arrive tranquillement à son tour, demande son atterrissage, communique avec la tour et, au besoin même, son pilote engage une conversation amicale avec l'homme de la tour, car, en général, sa première préoccupation est de demander des nouvelles de sa femme et de ses enfants lorsqu'il rentre à l'aérodrome de sa ville de résidence.

Au contraire, lorsqu'il s'agit d'un terrain comportant un mouvement de 200 avions, la responsabilité de l'homme qui reçoit l'appel simultané de neuf ou dix avions est considérable.

Il doit, d'après la caractéristique de chaque avion, d'après sa provenance, d'après le temps qu'il fait, déterminer quel peut être le temps de vol qui lui reste encore. C'est de sa propre autorité que cet homme dans la tour doit trier, parmi les neuf ou dix avions qui demandent l'atterrissage, ceux qui, n'ayant presque plus d'essence, doivent prendre la tête et ceux qui, en ayant encore, doivent rester en l'air en tournant autour d'une balise, à vingt ou trente kilomètres de l'aérodrome ou en décrivant des cercles à 1.200 pieds au-dessus de l'aérodrome.

Vous voyez la responsabilité de cet homme. S'il se trompe sur la possibilité d'un avion de tenir l'air, cet avion n'aura plus que la ressource d'atterrir dans un champ. Et, pour un avion qui se pose au milieu des champs, s'il n'y a, en général, pas de blessé lorsque le pilote est habile et un peu chanceux, la note s'élève tout de même à trois ou quatre millions.

Vous voyez qu'il n'est pas exagéré de donner des primes de quelques milliers de francs par mois, à des gens qui, par leur habileté, par leur conscience professionnelle — car personne ne les surveille — sont à même d'empêcher des accidents dont le moindre coûtera 3 ou 4 millions. Je crois que nous devons insister pour que, dans l'étude des salaires de ces gens-là, M. le ministre veuille bien prévoir cette prime de responsabilité.

Il faut rendre à César ce qui appartient à César. Ce n'est pas nous qui avons eu l'initiative de cette prime de responsabilité. Je me souviens que c'est au cours de nombreuses visites que j'ai rendues au service du contrôle aérien que cette prime a été invoquée par mon interlocuteur qui est présentement en face de moi.

Les gouvernements cherchent à ne pas augmenter les dépenses. Je crois cependant que nous pouvons consentir une proposition d'augmentation de dépenses de ce genre.

D'ailleurs, le coût de ces primes portant sur les quelque 200 postes dont parlait M. le secrétaire général à l'aviation, à raison de quelques milliers de francs pour chacun d'eux, et qui éviteront les accidents qui pourraient se produire quand le mauvais temps va recommencer, n'est pas très élevé. Un simple aménagement de budget obtenu par la réduction de certains frais, je ne veux pas préciser, peut-être quelques frais de mission, suffira pour payer les braves gens qui économisent nos avions.

Nous devons appuyer le plus possible — et c'est aussi, je crois, l'opinion de la commission des transports — cette suggestion qui me fut faite par M. le secrétaire général de l'aviation civile, lors des conversations que j'eus avec lui.

Je pensais que la commission donnerait son avis sur la modification de la proposition de résolution après avoir étudié la question avec la commission. Je vais vous la présenter moi-même:

« Le Conseil de la République demande au Gouvernement d'accorder à l'aviation civile les moyens qui lui permettront de parfaire au plus tôt l'organisation du contrôle de la navigation aérienne suivant les principes appliqués en Afrique du Nord... »

Je crois que M. le ministre va me répondre que nous avons satisfaction pour cette première partie.

« ...et l'invite à accorder pour les quelque deux cents postes de responsabilité intéressant le contrôle aérien, une prime de responsabilité proportionnée à l'importance du trafic et aux répercussions possibles des mesures commandées par ce personnel. »

J'estime que si nous obtenions satisfaction immédiate, au moins pour le personnel, nous aurions fait un grand pas.

En effet, je répète, en me résumant, que les matériels anglais ou américains ne sont que des moyens de travail. Mais il existe une chose capitale, une doctrine du contrôle aérien qui est internationale, acceptée par tout le monde. Elle est en application en France et seules la valeur de ceux qui opèrent le contrôle aérien, leur conscience professionnelle, leur compétence aérienne peuvent permettre, avec des matériels fatigués et usagés comme ceux que nous possédons en ce moment, d'assurer une sécurité aérienne solide et efficace.

Je vous demande, dans ces conditions, de bien vouloir adopter la proposition de résolution modifiée, telle que je viens de vous la lire. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Jules Moch, *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, je voudrais faire quelques très brèves remarques, et remercier, d'abord, les auteur, rapporteur et orateurs, non seulement de l'intérêt qu'ils portent à l'aviation, mais aussi de la façon dont ils jugent un effort que nous n'avons cessé de poursuivre et qui s'avère difficile.

Le problème a été si clairement posé par MM. Jouve, Brunhes et Jullien que je me garderai, pour une fois, de citer des chiffres ou de parler de technique.

Je voudrais simplement indiquer quelques-unes des difficultés générales auxquelles nous nous heurtons avant de parler du personnel.

Vous avez compris, par les exposés précédents, en quoi consiste l'organisation. Un pilote ne peut s'envoler qu'après être passé au service météorologique de son point de départ, avoir émargé sur une feuille et reçu des renseignements météorologiques, avoir indiqué où il veut aller, à quelle altitude, quelles sont les caractéristiques de son avion, la quantité d'essence qu'il emporte, etc...

Cet aérodrome de départ transmet alors à l'un des centres régionaux, dont le premier en date a été celui de Casablanca, et qui seront au nombre de six dans le dispositif final — trois en Afrique du Nord et trois en France — les renseignements

fournis par le pilote au centre de contrôle, qui donne l'autorisation de départ.

Ensuite, le pilote doit suivre l'itinéraire indiqué, à l'altitude fixée. Si une raison quelconque l'oblige à modifier sa route, il doit le faire savoir par radio. Tel est le principe, abstraction faite de toute considération technique sur l'appareillage.

Bien entendu, cela suppose que l'on suit l'avion à chaque instant et que cet avion connaîtra également sa position, ce qui nécessite à bord et à terre des appareils fort compliqués.

Il y a des systèmes différents, ce qui est une circonstance aggravante, car il faut que les avions soient munis d'appareils correspondant à ceux qui sont à terre. On ne peut, d'autre part, équiper anarchiquement les aérodromes avec des systèmes multiples.

Ce problème, qui a l'air simple à résoudre, quand on l'expose, s'avère difficile parce qu'il y a, à la base, des liaisons à établir. Lorsque, par exemple, un avion s'envole du Havre ou de Châtellerault, son plan de vol doit être transmis au centre de contrôle de Paris; il est donc nécessaire que le Havre ou Châtellerault puissent communiquer instantanément avec Paris.

Nous ne serons convenablement équipés, du point de vue de l'infrastructure, que lorsque nos centres de contrôle pourront correspondre entre eux, par liaison directe instantanée, et lorsque chaque centre de contrôle pourra instantanément être en liaison avec chacun des aérodromes qui lui sont attachés. Il faut, en même temps étendre cette organisation à l'étranger.

Voilà le problème. Sa réalisation se heurte à notre manque de plomb et de cuivre. De même l'électrification des chemins de fer de la région Sud-Est — excusez-moi de vous rappeler que je suis ministre de tous les transports — risque d'être retardée faute de fil. En ce moment, aux heures de grand trafic, le temps nécessaire à l'acheminement d'un télégramme d'avis de vol par nos transmetteurs, est parfois supérieur à la durée du voyage de l'avion correspondant.

Il y a donc là toute une mise au point à faire. Nous progressons peu à peu. Depuis deux ans que je me penche avec passion sur les problèmes de l'aviation, de considérables améliorations ont été apportées.

Ce que je viens de dire pour ce service de l'aviation, je puis le répéter pour celui de la météorologie.

Ce qui importe en cette dernière matière, c'est que les renseignements venus d'un très grand nombre de stations aussi éloignées que possible les unes des autres, puissent être immédiatement centralisés et analysés de manière à prévoir le temps qu'il fera dans une certaine zone ou sur une ligne donnée.

Je vole toutes les semaines pour inspecter les travaux. Je prends toujours la feuille de météo avant de partir. Au moins huit fois sur dix, comme le disait M. Brunhes les renseignements de la météo sont excellents, et je trouve chaque fois le nuage ou l'orage à l'endroit où il m'a été indiqué. Mais là aussi de grands progrès doivent être réalisés par la multiplication des liaisons.

J'ajoute que les appareils modernes qui donnent la position des avions dans l'espace, doivent être simples, robustes, et, pour la partie installée dans l'avion, assez légers, car le facteur « prix de revient » est essentiel en matière d'aviation. Ces appareils sont étudiés en France, mais nous n'avons pas encore l'équivalent de certains appareils étrangers.

Le centre national d'études des télécommunications étudie ces prototypes.

Il est assez normal que nous n'ayons pas encore en la matière rattrapé le retard de la guerre, puisque pendant les années où nous subissions l'occupation, nos alliés pouvaient faire faire à tout cet appareillage des progrès immenses.

En ce qui concerne les hommes, je ne conteste pas qu'ils soient insuffisamment payés. Cette année, nous avons recruté cinq cents agents de la météorologie nationale, mais nous avons eu dans le même temps, deux cents démissions d'agents formés, entraînés et, par conséquent, l'année se solde pour nous par des dépenses et par des pertes en personnel qualifié qu'il faut deux ans pour former.

Au Bourget, sur un effectif des divers services de contrôle et de sécurité de deux cent cinquante hommes environ, nous avons eu cent trente démissions cette année. C'est la meilleure preuve que les personnels sont insuffisamment rémunérés.

Avant d'exposer ce que je crois possible de tenter, je répondrai à deux ou trois questions développées par les orateurs qui m'ont précédé, afin d'apporter des précisions.

J'ai entendu avec intérêt M. Jouve. Il me permettra cependant, en toute sympathie, de préciser trois ou quatre points.

D'abord le désordre est un peu moins grand qu'il semble résulter de son exposé. C'est le service de l'aviation civile qui est chargé des plans de vol. Quand un avion militaire s'envole de Villacoublay, cet aérodrome fait, par rapport au centre civil de contrôle régional de Paris, l'opération que j'envisageais tout à l'heure, dans l'hypothèse d'un avion civil partant de Châteauroux.

Les militaires se plient maintenant à cette discipline parce qu'ils en ont reconnu la nécessité. Bien entendu, lorsqu'ils décollent d'un terrain où l'on ne peut pas établir la liaison par suite de l'absence de circuit convenable, il leur arrive de partir en « franc-tireur »; mais, dans l'ensemble, un très grand progrès a été réalisé.

De même, on a parlé de l'école privée d'Air-France. Celle-ci bien que payée et contrôlée par l'Etat, n'est pas encore une école d'Etat. Il y faudra votre aide. Mais, dès à présent, elle est ouverte à tous les pilotes et radios, qu'ils soient d'Air-France ou des compagnies privées. Elle est destinée à devenir une école nationale du personnel navigant qui se jumellera avec une école nationale, en préparation, des télécommunications. Pour souligner l'unité de l'aviation, j'ai l'intention de nommer un seul et même homme à la direction de ces deux écoles.

En ce qui concerne les visites médicales, là aussi de grands progrès ont été réalisés. Nos pilotes passent régulièrement les visites médicales.

Nous avons créé un conseil médical de l'aviation dans lequel nous avons fait entrer un certain nombre de médecins passionnés de l'aviation qui étudient les conditions physiques et plus généralement tous les problèmes de cet ordre que pose l'aviation.

M. Brunhes a insisté sur le droit que doit avoir l'utilisateur d'acheter ou de ne pas acheter un matériel. Ce disant, il m'a fait un grand plaisir.

Je peux lui indiquer qu'il y a quelques jours, une conférence nous réunissait, M. Max Hymans, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale et moi-même, avec M. Maroselli et ses directeurs, pour essayer de régler cette question.

Nous sommes tombés d'accord sur cette solution — qui me paraît évidente et que j'applique en ce qui concerne les sociétés contrôlées par mon département ministériel, qui sont peut-être les plus nombreuses et celles dont on parle le moins: Société nationale des chemins de fer, compagnies de navigation, de traction sur les voies navigables, Air-France, etc. — à savoir que des sociétés nationales doivent négocier entre elles comme des sociétés privées.

Par conséquent, Air-France doit être mis en présence des constructeurs et leur dire: « Voici mes besoins, voici les caractéristiques que doit avoir l'avion que je commande, voici le prix qu'il ne doit pas dépasser. » Là aussi, la division en deux aura été utile. Je le dis nettement, j'estime que les représentants des constructeurs, qu'ils soient publics ou privés, ne doivent pas entrer dans les conseils d'administration des utilisateurs, que ceux-ci soient publics ou privés.

La notion de trust vertical est haïssable dans l'industrie privée; elle ne l'est pas moins dans les sociétés nationales. Nous arriverons donc à faire passer de véritables contrats entre les sociétés dont il s'agit. (*Applaudissements.*)

M. Jullien a insisté sur les exploits qui ont été réalisés en Afrique et pour lesquels il a droit à une part importante de félicitations.

M. Jean Jullien. Le mot d'exploit est trop fort, monsieur le ministre, vous blessez ma modestie.

M. le ministre des travaux publics et des transports. A l'époque c'était un exploit d'arriver à faire avec la piste unique de l'aérodrome de Casablanca huit cents mouvements par jour.

Je reconnais volontiers qu'il y avait cette facilité que les avions arrivaient de loin ou partaient pour de longues distances, de sorte qu'en général on était prévenu à l'avance. Je le dis, non pas pour diminuer la valeur de ce qui a été fait, mais pour indiquer que la tâche est beaucoup plus difficile dans un aéroport comme le Bourget où l'on apprend, par exemple, que le ministre des travaux publics revient d'une inspection des travaux du Havre et qu'il sera là dans trois quarts d'heure, tandis qu'on reçoit en même temps des avions en provenance de Marseille, de Londres, de Madagascar ou d'Indochine.

Le problème est différent. Néanmoins nous faisons face actuellement, au Bourget, à deux cents mouvements par jour. Nous utilisons fort peu, pas assez à mon gré, notre aéroport d'Orly; nous sommes donc actuellement assez loin de la saturation.

Nous avons, trop souvent l'habitude — ce n'est pas pour cette Assemblée que je le dis — de nous critiquer et de passer sous silence ce qui est bien fait chez nous. Mais nous sommes peut-être la seule grande puissance aéronautique qui n'ait jamais eu de collisions en l'air entre avions commerciaux. Jamais nous n'avons eu aucun accident de cette nature, alors que d'autres pays en ont connu

Je voudrais maintenant répondre à une autre question de M. Jullien, et sur ce point, je serai peut-être moins d'accord avec lui. En fait, il y a une extrême difficulté à transformer un pilote de guerre en pilote civil. Les problèmes de direction, de navigation, sont différents quand on est seul.

A l'école d'Air-France, le recrutement s'opère presque exclusivement parmi les pilotes de guerre; nous les y gardons de six à huit mois; ce sont des pilotes qui ont fait la guerre, c'est-à-dire des pilotes confirmés.

Cependant le rendement en pilotes confirmés est de 70 p. 100. C'est-à-dire que nous sommes obligés de mettre en seconde ligne 30 p. 100 des élèves de l'école d'Air-France. Et je vous assure que nous sommes tellement à court de pilotes que seules les considérations de sécurité nous dictent cette décision. Air-France et nous mêmes, nous serions très heureux si nous pouvions transformer en pilotes civils 100 p. 100 des élèves.

J'arrive à la dernière question, celle de la prime de responsabilité. J'accepte bien volontiers la résolution sous sa forme nouvelle, comme je l'acceptais sous sa forme précédente.

Il y a des années, ou tout au moins des semestres, que nous sommes en discussion avec le ministère des finances à ce sujet.

Nous avons tout essayé; nous avons déjà réalisé des améliorations relatives. Nous avons obtenu la création d'une prime de technicité et d'une prime pour les heures de nuit.

Mais la plupart de nos propositions n'ont pas abouti, et je rappelle au Conseil de la République qu'il n'est pas possible à un ministre d'augmenter un traitement par prélèvement sur un autre; pour qu'un traitement ou une indemnité soit mandaté, il faut le visa du contrôleur des dépenses engagées, et celui-ci n'agit qu'en vertu d'un texte.

Cela revient à dire que toute indemnité, même s'il y a des crédits disponibles, doit être instituée par un acte administratif, décret ou arrêté portant la double signature du ministre technique compétent et du ministre des finances.

De sorte que, si une partie des exposés que j'ai entendus tout à l'heure s'adressait plus particulièrement à mon collègue M. le ministre de l'air, une autre partie — et la plus importante — concerne surtout mon collègue M. le ministre des finances.

Néanmoins, j'insisterai à nouveau auprès de ce dernier, fort de l'appui que votre vote unanime me donnera.

Je viens de passer l'après-midi à étudier le reclassement du personnel technique avec le vice-président du conseil chargé de la fonction publique. J'essaierai, à la faveur de ce reclassement, d'entraîner ces nouveaux corps, qui sont encore peu connus, dans le sillage des anciens corps techniques, dont il faut revaloriser la situation.

Je veux simplement noter qu'il y a déjà eu une légère amélioration, et je retiens l'idée de cette prime de responsabilité proportionnée au mouvement, encore qu'elle soit d'une attribution difficile, car faire deux cents mouvements par jour par temps clair ne nécessite pas de tour de contrôle, en sorte que la prime — pour être véritablement proportionnée à l'effort — devrait n'être donnée que par jour de brouillard.

M. Jean Jullien. Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur le ministre. Même par temps clair, faire atterrir deux cents avions sur une piste unique est un problème technique déjà important.

Car il y a un point sur lequel j'ai insisté, c'est l'ordonnancement des avions pour leur tour d'atterrissage et, même par temps clair, quand un quadrimoteur arrivant d'Amérique n'a plus d'essence, il s'écrase aussi bien que par temps bouché.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Oui, mais en fait notre expérience actuelle du Bourget prouve que, par temps clair, les attentes sont de l'ordre de dix minutes à peine. C'est par temps bouché, quand un avion met, non pas les trois ou six minutes théoriquement réglementaires, mais pratiquement de vingt à vingt-cinq minutes pour trouver sa piste, que le problème prend toute son ampleur.

C'est pourquoi nous avons accéléré l'effort de mise en état des aérodromes de dégagement de la région parisienne: Melun, Coulommiers, Cormeilles-en-Vexin, de manière à éviter des accidents l'hiver prochain.

En tout cas, il y a déjà un progrès. Il y a quelques mois, vous l'avez peut-être lu dans les journaux, un accident douloureux est arrivé à un avion anglais sur la côte anglaise. Cet avion partait de Londres pour aller en Afrique du Sud. Il était arrivé sur Bordeaux par mauvais temps et il voulait se poser. Un autre avion, également anglais, attendait son tour. L'avion dont je parle avait le numéro deux.

La tour de contrôle de Bordeaux l'a aiguillé vers Toulouse; il n'y est pas allé. Sans ordre, il est parti vers le Bourget; il s'est présenté au Bourget presque au dernier moment, par radio; le Bourget, qui avait quatre avions en l'air à placer par temps de brume, l'a aiguillé sur Cormeilles-en-Vexin, un de nos aérodromes de dégagement.

Ce pilote anglais ne connaissait pas Cormeilles-en-Vexin. Il s'est affolé, l'échange des correspondances radiotélégraphiques le montre. Il est parti vers l'Angleterre et s'est écrasé à bout d'essence sur les falaises anglaises.

Inutile de dire que la sécurité française pouvait être mise en cause. Les problèmes d'aviation sont internationaux; il n'y a, pour ainsi dire, pas de problème national en matière d'aviation.

J'ai demandé à M. Max Hymans de se rendre à Londres où une enquête judiciaire était ouverte et c'est la première fois dans l'histoire des relations entre les deux peuples qu'a fonctionné une sorte de tribunal mixte franco-anglais.

En effet, nos amis anglais ont fait à M. Hymans l'honneur de l'appeler, non pas comme témoin, mais comme juge. Je viens de recevoir les conclusions de ce tribunal; je les ai lues avec l'attention que vous imaginez. Elles sont entièrement à l'honneur des services français de sécurité. Il ne leur est fait absolument aucun reproche, alors qu'il en est fait à plusieurs services anglais.

Par conséquent, dans ce cas-là, je suis obligé de dire que, quels que soient notre pauvreté matérielle, notre disette d'hommes, nos salaires insuffisants, aucune faute dans une journée difficile, de l'avis de nos amis anglais, n'était imputable à l'aviation française.

Ainsi, par cette espèce de tribunal franco-anglais, nous créons une sorte de droit coutumier, comme nous en avons créé un autre, il y a déjà près d'un an, en constituant un *joint committee*, un comité franco-anglais pour régler ensemble immédiatement toutes les questions intéressant les sociétés nationales françaises et anglaises.

Ce comité comprend huit membres, quatre français, quatre anglais; chacun des deux groupes se composant de deux représentants de la société nationale et de deux représentants du Gouvernement, et il siège alternativement à Paris, sous présidence française, et à Londres sous présidence anglaise.

Nous négocions avec nos voisins belges pour échanger avec eux des contrôleurs de la circulation aérienne et pour étendre ce réseau de contrôle qui ne peut pas être limité par les frontières de pays aussi petits que sont les pays européens. Car on fait toujours la comparaison avec l'Amérique dont la superficie est comparable à celle de l'Europe.

Nous sommes obligés, là aussi, d'arriver à des dispositifs internationaux et d'avoir une liaison constante entre centres de contrôle internationaux. La diversité des langues pose aussi un autre problème.

En conclusion, je voudrais que vous fussiez d'accord pour constater que si tout n'est pas parfait, que si beaucoup d'idées sont à retenir, tout de même cette aviation, qui a subi plusieurs années de crise, marque des points.

Vous savez que nous venons d'envoyer un Laté 631 aux Antilles. C'est M. Max Hymans qui a inauguré ce voyage.

Il me plaît de le rappeler aujourd'hui même, puisque j'assistais tout à l'heure à vos débats relatifs à la transformation de nos quatre vieilles colonies en départements français.

Il y a un symbole, à mon avis, dans ce parallélisme qui fait que le département de la Martinique est maintenant uni à la mère patrie par une ligne d'aviation française qui fonctionnera au début tous les quinze jours et qui bat des records du monde dans la traversée régulière de l'Atlantique sur un parcours de 4.700 kilomètres sans escale, supérieur par conséquent au parcours qu'on fait normalement sur l'Atlantique Nord. C'est tout de même un résultat que nous allons essayer d'exploiter au maximum, car il s'agit, pour nous, de réunir la Martinique, la Guadeloupe et la Guyane par des hydravions plus petits, puis de prolonger la ligne vers l'Amérique du Sud, de manière que la Martinique devienne la grande plaque tournante où, ayant quitté le petit esquif aérien qui mènera des autres départements français ou de l'Amérique du Nord, on puisse prendre place dans le grand navire qui fera la traversée régulière jusqu'à Biscarosse.

Tout est à créer dans ce domaine.

Nous commettons certainement des fautes, mais nous avons conscience d'avoir aujourd'hui une situation meilleure qu'il y a un an.

Aidez-nous! Nous avons besoin de crédits et de matériel.

On ne fait pas des miracles avec rien! Nous sommes en train de forger un outil qui permettra à l'aviation française de tenir sa juste place dans le monde. (*Applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Rouel.

M. Rouel. Mesdames, messieurs, la proposition de résolution de M. Jullien recevra l'assentiment du groupe communiste. En effet, nous sommes partisans d'un contrôle aérien efficace et nous ne pouvons qu'être d'accord lorsqu'on nous propose de s'inspirer des méthodes employées par nos alliés, particulièrement en Afrique du Nord, pour appliquer ces méthodes à la métropole, dès l'instant qu'elles ont donné de bons résultats.

Nous sommes également d'accord pour l'attribution de la prime de responsabilité.

Cependant, nous nous permettons de présenter quelques observations en ce qui concerne la première partie de l'exposé du rapporteur de la commission M. Jouve, bien que les termes en aient été volontairement moins durs que ceux du rapport écrit.

Nous pensons que son intervention, pour si intéressante qu'elle soit, a dépassé quelque peu le cadre de la proposition de résolution présentée par M. Jullien. En effet, si l'on en croit M. le rapporteur, notre aviation traverserait une crise si grave qu'elle pourrait être interprétée par certains comme une invitation à fermer nos usines et à acheter tout notre matériel à l'étranger. Nous savons bien que notre pays est pauvre, mais nous savons que les ouvriers et les techniciens de nos usines d'aviation ont fait des prodiges dans des conditions excessivement difficiles.

A lire M. Jouve, les moteurs français ne sont pas sûrs, notre matériel est vétuste, les moteurs de Junkers fabriqués en France doivent être revisés après deux cents heures et quand les boches les usinaient eux-mêmes, ils tenaient deux fois plus de temps. Est-ce à dire que d'après lui, les qualités légendaires de l'ouvrier français, qualités répandues dans le monde entier, se sont fort amenuisées depuis la Libération.

Nous ne pensons pas que M. Jouve veuille nous conseiller de nous procurer tout le matériel d'aviation dont nous avons besoin à l'étranger.

D'autre part, laisser les usines fermées dans l'attente de la sortie de prototypes ultra-modernes correspondrait à liquider définitivement l'industrie française.

L'opinion du groupe communiste est qu'évidemment il reste beaucoup à faire, mais grâce à l'effort de nos ouvriers et de nos techniciens, notre pays tient une place encore honorable dans le domaine de l'aviation. Les déclarations de M. le ministre de l'air, il y a quelques jours à l'Assemblée nationale, annonçant que nous avions reçu des commandes de l'étranger, et le récent exploit du Latécoère 631 que le ministre des transports a bien voulu rappeler quelques instants après que l'avait rappelé ici-même M. le ministre de la France d'outre-mer, en font foi.

Nous ajoutons même que fort heureusement ce ne sont pas les appareils français qui détiennent le record des accidents d'aviation.

Nous tenions à faire ces remarques que nous jugeons nécessaires afin que par une mauvaise interprétation le trouble ne soit pas jeté dans certains esprits et afin aussi de ne pas décourager les ouvriers et les techniciens de notre aviation dans le magnifique effort qu'ils produisent, comme la classe ouvrière tout entière, dans l'œuvre de renaissance française.

M. Henri Buffet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Buffet.

M. Henri Buffet. Le groupe du mouvement républicain populaire votera sans aucune réserve la proposition de résolution de notre collègue M. Jullien. Nous avons, nous, l'impression, que ni M. Jouve dans son rapport, ni notre collègue M. Jullien dans l'exposé des motifs de sa proposition de résolution n'ont entendu porter atteinte à la valeur de notre personnel de construction. Il est bien évident que pendant cette période où nous avons été occupés et où nos usines n'ont pas travaillé comme elles auraient pu travailler en temps de paix, nous avons pris un très grand retard sur le plan technique, et ceci n'a rien à voir avec la valeur des ouvriers de nos établissements de construction.

Nous voulons, au mouvement républicain populaire, que l'on place la sécurité de nos aérodromes dans une situation telle que les aviations étrangères ne considèrent pas les aérodromes français comme des dangers à éviter.

Nous voulons que les avions étrangers se posent chez nous, et nous voulons également, pour acquérir cette sécurité aérienne, que le personnel intéressé soit payé comme il doit l'être, en raison de la responsabilité qu'il assume tous les jours.

C'est pour cela que, pleinement d'accord, nous nous associons à M. le rapporteur Jouve, à M. le président de la commission et à M. Jullien, auteur de la proposition, pour la voter, sans aucune réserve, en faisant confiance au Gouvernement pour la réaliser et la mettre en application. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de résolution.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je rappelle que la commission a fait distribuer une nouvelle rédaction, conforme à la modification proposée par M. Jullien. J'en donne lecture :

« Le Conseil de la République demande au Gouvernement d'accorder à l'aviation civile les moyens qui lui permettront de parfaire au plus tôt l'organisation du contrôle de la navigation aérienne suivant les principes appliqués en Afrique du Nord et l'invite à accorder, pour les quelque deux cents postes de responsabilité intéressant le contrôle aérien, une prime de responsabilité proportionnée à l'importance du trafic et aux répercussions possibles des mesures commandées par ce personnel ».

La commission est d'accord avec M. Jullien pour remplacer le mot « prises » par le mot « commandées ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 16 —

RENVOI DE L'ORDRE DU JOUR

M. Dulin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dulin.

M. Dulin. Je demande le renvoi à une séance ultérieure de la suite de l'ordre du jour, car je rappelle à nos collègues que le Conseil de la République a décidé de tenir séance publique demain matin à dix heures.

M. le président. Avant de consulter le Conseil sur votre proposition de renvoi, je rappelle au Conseil de la République que trois débats, portant sur des propositions de résolution figurent encore à l'ordre du jour d'aujourd'hui et qu'en effet le Conseil a décidé de siéger demain matin pour discuter de la question orale de Mme Lefaucheux concernant Madagascar.

Une séance a également été prévue pour demain après-midi à seize heures quinze minutes.

Ceci dit, je consulte le Conseil de la République sur le renvoi à une séance ultérieure de la suite de l'ordre du jour proposé par M. Dulin.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi est ordonné.

— 17 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Debray un rapport fait au nom de la commission de la défense nationale sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la nomination dans la réserve de l'armée de mer des officiers auxiliaires ainsi que des officiers et non-officiers détenteurs d'un grade à titre temporaire.

Le rapport sera imprimé sous le n° 434 et distribué.

— 18 —

PROPOSITION DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents propose au Conseil de la République de tenir séance le vendredi 18 juillet 1947, à 10 heures du matin, pour le débat sur la question orale de Mme Lefaucheux, qui demande à M. le ministre de la France d'outre-mer de bien vouloir lui faire connaître : 1° l'évolution de la situation à Madagascar; 2° Les grandes lignes des mesures qu'il compte mettre en œuvre dans l'île, une fois l'ordre rétabli, pour restaurer l'économie et créer le climat de compréhension et de confiance qui doit présider à l'organisation de l'Union française.

D'ores et déjà, je puis annoncer au Conseil de la République que le Gouvernement demandera demain la discussion immédiate du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits sur l'exercice 1947 en vue de l'attribution d'une allocation spéciale forfaitaire aux fonctionnaires civils ou militaires et agents de l'Etat. Cette discussion pourra intervenir l'après-midi à la reprise de la séance qui pourrait être envisagée pour 16 heures 15, le débat sur la question orale de Mme Lefaucheux devant reprendre après le vote de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi relatif à l'allocation spéciale forfaitaire aux fonctionnaires.

D'autre part, la conférence des présidents propose au Conseil de tenir séance :

Le mardi 22 juillet pour la discussion de la proposition de résolution de M. Salomon Grumbach et des membres de la commission des affaires étrangères, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures en vue d'effectuer une réforme de structure des services de l'ad-

ministration dans les zones d'occupation française en Allemagne.

La discussion immédiate du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la nomination dans la réserve de l'armée de mer des officiers auxiliaires ainsi que des officiers et non officiers détenteurs d'un grade à titre temporaire, sera en outre demandée au cours de la séance de mardi.

Enfin, la conférence propose au Conseil de tenir séance le jeudi 24 juillet pour :

La discussion de la proposition de résolution de M. Duchet et des membres du groupe des républicains indépendants, tendant à inviter le Gouvernement à développer la circulation routière et à rendre la liberté à l'essence ;

Et la discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier la convention relative au payement des pensions aux victimes de la guerre, conclue le 11 février 1947, entre la France et la Pologne.

Cependant, au cas probable où le projet de loi portant fixation des crédits applicables aux dépenses du budget ordinaire de l'exercice 1947 (dépenses civiles) aurait été adopté par l'Assemblée nationale en temps utile pour que la discussion puisse commencer au Conseil de la République le jeudi 24 juillet, cette discussion serait inscrite en tête de l'ordre du jour de la séance.

Il n'y a pas pas d'opposition aux propositions de la conférence des présidents ?...

M. Duchet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Duchet.

M. Duchet. J'ai déposé une proposition de résolution invitant le Gouvernement à prendre des mesures d'urgence pour conjurer la crise du cinéma français. Le rapport que la commission m'a chargé de rédiger a été distribué. De son côté, mon collègue, M. Grangeon, a déposé un rapport sur le festival de Cannes.

Nous avons insisté, la semaine dernière, à la conférence des présidents, pour que ces deux rapports soient rapidement discutés.

M. le président de la commission de la presse est absent aujourd'hui. Je suis l'interprète de cette commission en insistant pour que ce débat vienne devant notre Assemblée dès la semaine prochaine, car le cinéma est en péril, les studios se ferment.

Il faut que le Gouvernement vienne rapidement en aide à cette importante industrie.

Il semble peut-être inopportun à certains de demander pour le cinéma un secours de l'Etat. Or, ce n'est pas seulement un moyen puissant de propagande, c'est aussi une industrie exportatrice puisqu'il fait rentrer des devises et ne fait sortir que peu de matières premières. Or, nos exportations sont en danger.

Voilà pourquoi j'insiste pour que la discussion sur le cinéma vienne devant vous la semaine prochaine et, si possible, jeudi prochain.

Je signale que ce sera un débat, non seulement utile, mais original puisque, depuis la libération, aucun débat sur le cinéma n'a été instauré devant une assemblée parlementaire.

M. le président. Vous avez entendu les propositions de M. Duchet qui demande qu'on inscrive à la suite de l'ordre du jour de jeudi prochain: 1° la discussion de la proposition de résolution de M. Duchet et des membres du groupe des républicains indépendants, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles pour conjurer la grave crise que subit le cinéma français; 2° la discussion de la proposition de résolution de M. Grangeon et des membres du groupe communiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles pour revenir sur la décision prise antérieurement supprimant les crédits concernant le festival de Cannes.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

Il y aura lieu, d'autre part, d'inscrire, à l'ordre du jour de mardi, après la proposition de résolution de M. Grumbach sur l'administration de la zone française d'occupation en Allemagne, les affaires inscrites à l'ordre du jour de la présente séance après la résolution sur le contrôle aérien, et qui viennent d'être renvoyées à une séance ultérieure.

Il n'y a pas d'opposition ?...

M. Dulin. Je demande que la suite de l'ordre du jour de ce soir figure en tête de l'ordre du jour de notre séance de mardi prochain.

M. le président. Ce n'est pas possible.

M. le président du conseil a pris soin de se mettre en rapport avec le président du Conseil de la République, avec M. Salomon Grumbach et avec la conférence des présidents pour demander que la discussion vienne mardi 22 juillet, car il désire être présent pour prendre part au débat qui avait été renvoyé l'autre jour.

Il me paraît difficile de faire passer des propositions de résolution avant un débat de cette importance. Le Conseil sera certainement de cet avis. (*Assentiment.*)

Le Conseil de la République est donc d'accord pour que la suite de notre ordre du jour d'aujourd'hui vienne mardi prochain, après la proposition de résolution de M. Salomon Grumbach.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

J'informe enfin le Conseil qu'en vertu de l'article 34 du règlement, la conférence des présidents a décidé d'inscrire, sous réserve qu'il n'y ait pas débat, en tête de l'ordre du jour du 3e jour de séance suivant celle d'aujourd'hui 17 juillet 1947, le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, modifiant l'article 595 du code d'instruction criminelle.

— 19 —

REGLEMERT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel serait l'ordre du jour de la séance de demain vendredi 18 juillet, à dix heures:

Débat sur la question orale de Mme Lefaucheux, qui demande à M. le ministre de la France d'outre-mer de bien vouloir lui faire connaître: 1° l'évolution de la situation à Madagascar: 2° les grandes lignes des mesures qu'il compte mettre en œuvre, dans l'île, une fois l'ordre rétabli, pour restaurer l'économie et créer le climat de compréhension et de confiance qui doit présider à l'organisation de l'Union française.

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt heures cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Propositions de la conférence prescrite par l'article 32 du règlement du Conseil de la République.

(*Réunion du 17 juillet 1947.*)

Conformément à l'article 32 du règlement, le président du Conseil de la République a convoqué pour le jeudi 17 juillet 1947 les vice-présidents du Conseil de la République, les présidents des commissions et les présidents des groupes.

Cette conférence a décidé que, pour le règlement de l'ordre du jour, les propositions suivantes seront soumises à l'approbation du Conseil:

A. — Tenir séance le vendredi matin 18 juillet 1947 pour le débat sur la question orale de Mme Lefaucheux qui demande à M. le ministre de la France d'outre-mer de bien vouloir lui faire connaître:

1° L'évolution de la situation à Madagascar;

2° Les grandes lignes des mesures qu'il compte mettre en œuvre dans l'île, une fois l'ordre rétabli, pour restaurer l'économie et créer le climat de compréhension et de confiance qui doit présider à l'organisation de l'Union française.

B. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du mardi 22 juillet 1947 la discussion de la proposition de résolution (n° 262, année 1947) de M. Salomon Grumbach et des membres de la commission des affaires étrangères, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures en vue d'effectuer une réforme de structure des services de l'administration dans les zones d'occupation française en Allemagne.

C. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du jeudi 24 juillet 1947:

1° La discussion de la proposition de résolution (n° 250, année 1947), de M. Duchet et des membres du groupe des républicains indépendants, tendant à inviter le Gouvernement à développer la circulation routière et à rendre la liberté à l'essence;

2° La discussion du projet de loi (n° 370, année 1947), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier la convention relative au payement des pensions aux victimes de la guerre, conclue le 11 février 1947 entre la France et la Pologne.

Enfin, en vertu de l'article 34 du règlement, la conférence des présidents a décidé d'inscrire, sous réserve qu'il n'y ait pas débat, en tête de l'ordre du jour du troisième jour de séance suivant la séance d'aujourd'hui jeudi 17 juillet 1947, le projet de loi (n° 371, année 1947), adopté par l'Assemblée nationale, modifiant le code d'instruction criminelle.

ANNEXE

au procès-verbal de la conférence des présidents.

(Application de l'article 32 du règlement.)

NOMINATION DES RAPPORTEURS

AGRICULTURE

M. Dulin a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 372, année 1947), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à constater la nullité de l'acte provisoirement applicable dit « loi du 31 décembre 1941 », portant réquisition de main-d'œuvre pour les exploitations agricoles.

M. Brune (Charles) a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 386, année 1947) de M. Liénard et des membres de la commission de la famille, de la population et de la santé publique tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures pour augmenter la production, améliorer la qualité et assurer une meilleure distribution du lait.

MOYENS DE COMMUNICATION

M. Lacaze (Georges) a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 396, année 1947) de MM. Vittori, Franceschi et des membres du groupe communiste et apparentés tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures indispensables pour la reconstruction de la ligne de chemin de fer Folelli-Porto Vecchio.

TRAVAIL

M. Bernard Lafay a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 331, année 1947) de MM. Bernard Lafay, Teyssandier et Baratgin tendant à inviter le Gouvernement à proposer, par des textes législatifs précis, qu'en aucune circonstance ne puisse être mis en échec, dans les modalités des prestations sanitaires, l'application du principe démocratique qui permet aux malades assurés sociaux le libre choix de leurs praticiens (médecins, pharmaciens, dentistes, sages-femmes) et à ces praticiens le libre exercice de leur art.

M. Menu a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 378, année 1947) de M. Simard et eds membres du groupe du mouvement républicain populaire tendant à inviter le Gouvernement à reconsidérer la composition des zones territoriales servant à la détermination des salaires et à réajuster les taux d'abattements en harmonie avec le coût de la vie dans chacune de ces zones.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du 26 juin* 1947.

IMPOT SUR LES TRAITEMENTS

Page 880, 2e colonne, art. 3, 4e et 5e ligne:

Au lieu de: « ...diminué de 10 p. 100... »,

Lire: « ...diminués de 10 p. 100 ».

Errata

au compte rendu in extenso *de la séance du 10 juillet* 1947.

ORGANISATION ET PROCÉDURE DE LA COUR DE CASSATION

Page 964, 2e colonne, article 22, 1er alinéa, dernière ligne,

Au lieu de: « ...qui suivant... »,

Lire: « ...qui suivent... ».

Page 964, 3e colonne, art. 29, dernière ligne,

Au lieu de: « ...et les dépens. »,

Lire: « ...et des dépens. ».

Page 965, 3e colonne, art. 38, 2e alinéa, 3e ligne,

Au lieu de: « ...un mémoire de défense »,

Lire: « ...un mémoire en défense. ».

Page 966, 1re colonne, 1er alinéa, 2e ligne,

Au lieu de: « ...aux demandeurs... »,

Lire: « ...au demandeur... ».

Page 967, 1re colonne, 6e alinéa,

Au lieu de: « ...2° Pour tous les délais »,

Lire: « ...2° Pour tous délais ».

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRÉSIDENCE DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE LE 17 JUILLET 1947

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout conseiller qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso, *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

Liste de rappel des questions écrites auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Conseil de la République.)

Présidence du conseil.

Nos 58 Charles Brune; 183 Germain Pontille; 291 Henri Liénard; 292 Henri Liénard.

Vice-présidence du conseil.

No 313 Bernard Lafay.

Affaires étrangères.

No 293 Jacques de Menditte.

Agriculture.

Nos 57 Charles Brune; 138 Auguste Sempé; 169 Julien Satonnet; 259 Maxime Teyssandier.

Education nationale.

Nos 166 Fernand Verdeille; 274 Simone Rollin; 326 Jean de Montgascon.

Economie nationale.

Nos 14 Germain Pontille; 217 Germain Pontille; 251 Jacques-Destrée; 272 Claudius Buard; 273 Amédée Guy.

Finances.

Nos 7 Christian Vieljeux; 27 Emile Fournier; 80 Jean-Marie Thomas; 90 Paul Baratgin; 91 Jean Berthelot; 92 Bernard Lafay; 93 André Pairault; 94 Jacqueline Patenôtre; 124 Emile Fournier; 125 Alfred Wehrung; 135 Ernest Couteaux; 185 Bernard Lafay; 225 Pierre Pujol; 241 Bernard Lafay; 251 René Depreux; 261 Bernard Lafay; 262 Maxime Teyssandier; 263 Jean-Marie Thomas; 286 Edouard Soldani; 287 Edouard Soldani; 297 Gaston Cardonne; 317 Guy Monfier; 327 Jacques-Destrée.

Guerre.

No 254 Georges Reverbori.

Intérieur.

Nos 318 Jacques de Menditte; 331 Abel Durand; 333 Emmanuel Lagravière.

Jeunesse, arts et lettres.

No 11 Christian Vieljeux.

Justice.

No 335 Emmanuel Lagravière.

Santé publique et population.

Nos 337 Mme Marcelle Devaud; 338 Mme Marcelle Devaud.

Travail et sécurité sociale.

Nos 23 Maurice Rochette; 168 Charles Morel; 200 Amédée Guy; 256 Amédée Guy; 265 Bernard Lafay; 308 Jules Hyvrard; 310 Julien Satonnet; 339 Mme Marcelle Devaud.

Travaux publics et transports.

Nos 237 Alexandre Caspary; 246 Fernand Verdeille; 283 Alexandre Caspary.

EDUCATION NATIONALE

397. — 17 juillet 1947. — **M. Julien Satonnet** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation difficile créée aux familles d'élèves, fréquentant les établissements scolaires dépourvus d'internat; expose que les élèves sont ainsi dans l'obligation de prendre pension en ville lorsque leurs parents n'habitent pas la localité où se trouve l'établissement; que ces enfants ne bénéficient cependant que d'une bourse d'internat (ou bourse d'entretien) qui est bien insuffisante, suivant les situations de famille ou de fortune, et demande s'il ne serait pas possible de modifier l'article 4 de l'arrêté ministériel du 25 avril 1946 pour prévoir la possibilité d'attribuer, en ce cas, des bourses d'internat aux élèves les plus méritants.

FINANCES

398. — 17 juillet 1947. — **M. Henri Paumelle** signale à **M. le ministre des finances** que la baisse, dans certains secteurs, atteint près de 15 p. 100, ce qui a pour effet d'agir fort sensiblement sur le chiffre d'affaires des commerçants et artisans; que ces derniers se plaignent que leurs forfaits ont été revisés selon des coefficients élevés d'augmentation; que cela entraîne inévitablement l'augmentation de l'impôt sur le bénéfice commercial et qu'à ce sujet ils sont obligés de verser des avances mensuelles sur le bénéfice commercial probable se rapportant au coefficient du chiffre d'affaires revisé; que nombreux sont ceux des petits commerçants et artisans qui rencontrent des difficultés pour faire face au paiement de ces impôts; et demande que la question de la revision des forfaits soit reconsidérée, forfaits souvent modifiés d'une manière trop importante.

399. — 17 juillet 1947. — **M. Jean-Marie Thomas** demande à **M. le ministre des finances**: 1° Combien de personnes ont été citées à la date du 1er juillet 1947 devant les comités de confiscation des profits illicites; 2° Combien de recours devant le conseil supérieur ont été présentés?; 3° Combien de recours ont été jugés par le conseil supérieur?; 4° Combien de décisions du conseil supérieur: *a*) ont entraîné l'annulation de l'imposition; *b*) ont entraîné une diminution de l'imposition; *c*) ont été rejetées.

GUERRE

400. — 17 juillet 1947. — **M. Marcel Molle** demande à **M. le ministre de la guerre** si les appelés du deuxième contingent de la classe 1946 doivent bénéficier, en qualité d'aîné de plusieurs enfants, d'une libération anticipée, comme ceux du premier contingent de la

même classe, et spécialement quand pourra être envisagée la libération d'un appelé, né le 5 novembre 1926, aîné de dix enfants, qui a été incorporé le 10 novembre 1946 ?

INTERIEUR

401. — 17 juillet 1947. — **M. Paul Fourré** demande à **M. le ministre de l'intérieur:** 1° si une décision d'expulsion, prononcée par ordonnance du juge des référés à l'encontre d'un chef de famille français (prioritaire en vertu de l'ordonnance du 11 octobre 1945, mais dont la réquisition n'a pas été renouvelée) au profit de l'ancien locataire de nationalité étrangère (n'ayant pas combattu aux côtés de la France) peut être exécutée avant qu'un local suffisant n'ait été mis à la disposition de l'expulsé par le service du logement; 2° si des instructions tendant à surseoir à l'expulsion de personnes de nationalité française (prioritaires en vertu de l'ordonnance du 11 octobre 1945), prononcée au profit de locataires étrangers ont été données à M. le préfet de police et au commissaire des expulsions, 9, boulevard du Palais.

JEUNESSE, ARTS ET LETTRES

402. — 17 juillet 1947. — **M. Alfred Westphal** demande à **M. le ministre de la jeunesse, des arts et des lettres** quel est l'état actuel de la réglementation sur: 1° l'accès des mineurs dans les salles de projections cinématographiques; 2° la classification des films en vue de leur interdiction aux mineurs; et quelles sont les mesures, d'une part, qu'il envisage de prendre pour adapter et rendre effective cette réglementation et, d'autre part, que les préfets ou les maires peuvent prendre en attendant pour éviter les abus.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

403. — 17 juillet 1947. — **Mme Jacqueline-Thôme Patenôtre** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la population** quelles sont les mesures qu'il a envisagées, d'accord avec le centre national de la cinématographie, pour la diffusion de films éducatifs destinés: *a*) à la propagande sanitaire ou prophylactique, en particulier pour la prévention des maladies sociales, telles la tuberculose, les maladies vénériennes, le cancer; *b*) à la lutte contre la mortalité infantile, contre l'alcoolisme, etc. et, notamment, si des instructions ont été adressées aux préfets et aux municipalités pour assurer cette diffusion dans toutes les agglomérations urbaines et jusque dans les communes rurales, en organisant des séances de projection, de manière à couvrir le territoire d'un vaste réseau préventif qui, en éduquant les masses, diminuerait les risques de maladie et améliorerait dans son ensemble l'état sanitaire du pays.

404. — 17 juillet 1947. — **Mme Jacqueline-Thôme Patenôtre** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la population** quand il compte rendre effective dans toute la France, et en particulier, dans le département de Seine-et-Oise, l'application des mesures législatives et réglementaires relatives au carnet de santé à l'usage des enfants des écoles, et quelles sont les dispositions envisagées pour en hâter la mise en œuvre et en tirer les conséquences pratiques pour l'amélioration de l'état sanitaire scolaire.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

405. — 17 juillet 1947. — **M. Hippolyte Masson** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** que les retraités militaires sont exclus du bénéfice de la sécurité sociale, et demande s'il ne serait pas possible de les comprendre dans cet organisme.

RÉPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES

PRESIDENCE DU CONSEIL

266. — **M. Jacques Chaumel** demande à **M. le président du conseil** quel était le nombre des fonctionnaires employés à la radiodiffusion avant la guerre et à combien s'élève ce chiffre actuellement. (*Question du 20 mai* 1947.)

Réponse. — I. — La radiodiffusion d'Etat faisait partie avant la guerre de l'administration des postes, télégraphes et téléphones. Elle occupait alors en chiffre rond 2.800 agents. Les crédits affectés aux traitements de ces personnels étaient inscrits, soit dans les chapitres du budget annexe des postes, télégraphes et téléphones, soit dans des chapitres spéciaux à la radiodiffusion. II. — Le nombre des agents de la radiodiffusion nationale métropolitaine s'élevait à 4.256 unités en décembre 1945. Ce chiffre a été ramené à 3.768 unités en mai 1946; et enfin à 3.468 unités après les compressions de personnel intervenues en mai 1947 (Décret du 16 avril 1947 portant application de l'article 41 de la loi du 23 décembre 1946). III. — L'augmentation de l'effectif des agents de la radiodiffusion par rapport à l'avant-guerre s'explique par diverses raisons. Les unes sont nées de la guerre; on peut citer ici: la reconstruction du réseau presqu'entièrement détruit à la libération; l'installation et l'exploitation d'émetteurs de faible puissance dispersés sur le territoire et destinés à pallier l'absence d'émetteurs plus puissants que l'industrie française ne sera pas en mesure de livrer avant longtemps; les difficultés considérables que présente l'exploitation des installations à basse fréquence du fait des lenteurs des livraisons des rechanges indispensables à leur bon fonctionnement. D'autres raisons touchent à l'évolution de la conception générale de la radiodiffusion : les chroniques et les bulletins d'information se sont développés pour devenir de véritables journaux parlés, tandis qu'une place plus grande était faite aux reportages; l'extension des émissions destinées aux pays de l'Union française, et à l'étranger, nécessite d'autre part, un service permanent de jour et de nuit, chaque point du globe devant être atteint dans la langue des auditeurs et à l'heure qui leur est la plus commode. Enfin d'autres raisons tiennent au perfectionnement même des techniques d'exploitation dans le domaine des émissions différées, des enregistrements et des montages. Il convient de remarquer ici, que des demandes très importantes sont faites par des pays étrangers pour obtenir des enregistrements de nos émissions, et qu'il paraît opportun de les satisfaire au moins dans une certaine mesure.

COMMERCE, RECONSTRUCTION ET URBANISME

341. — **M. Yves Jaouen** demande à **M. le ministre du commerce, de la reconstruction et de l'urbanisme:** 1° quelle est la répartition des crédits alloués au titre de dommages de guerre aux départements de la métropole; 2° quelle est la part totale de ces crédits réservée aux entreprises sinistrées relevant du comité interministériel (priorités). (*Question du 17 juin* 1947.)

Réponse. — 1° Crédits alloués aux départements (en millions de francs): crédits d'engagement: 36.000, crédits de payement: 32.300. 2° Crédits alloués au comité interministériel: crédits d'engagement: 12.840, crédits de payement: 10.900.

EDUCATION NATIONALE

325 — **Mme Marcelle Devaud** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les difficultés que rencontrent les membres du personnel administratif et économique logés dans les établissements d'enseignement lorsqu'ils sont mis à la retraite et demande: 1° qu'un délai leur soit accordé pour quitter leur appartement; 2° qu'une réquisition ou une priorité effective de logement leur soit consentie afin qu'ils ne se trouvent pas totalement dépourvus d'abri au jour au lendemain. (*Question du 12 juin* 1947.)

Réponse. — 1° Un délai est accordé, dans toute la mesure du possible, aux agents qui justifient ne pouvoir mettre immédiatement à la disposition de leurs successeurs les locaux administratifs qu'ils occupent, mais il est bien évident qu'en général un tel délai ne peut être de longue durée, au risque de nuire gravement aux intérêts du service; 2° l'ordonnance du 11 octobre 1945 n'a pas prévu de priorité de relogement au profit des intéressés. Elle comporte ainsi une grave lacune que seule une loi est susceptible de combler. Je me propose d'entrer prochainement en rapport à ce sujet avec mon collègue de la reconstruction et de l'urbanisme, auteur de l'ordonnance du 11 octobre 1945.

FINANCES

167. — **M. Fernand Verdeille** demande à **M. le ministre des finances** quelles sont les mesures prévues en faveur des veuves d'officiers, titulaires d'une délégation de solde, dont le montant n'a pas été relevé au moment de l'augmentation des salaires et des retraites. (*Question du 25 mars* 1947.)

Réponse. — En principe les délégations de solde ne sont allouées aux ayants cause des militaires à solde mensuelle décédés, qu'en attendant la liquidation de la pension à laquelle les intéressés sont en mesure de prétendre. Aux termes de la réglementation actuellement en vigueur ces délégations doivent cesser d'être servies au plus tard à compter du 30 juin 1947. Aucune mesure particulière n'est donc prévue en ce qui concerne la revalorisation de leur montant.

221. — **M. Léo Hamon** expose à **M. le ministre des finances** que l'ordonnance 46-87 du 17 janvier 1765, relative au recensement de l'or, a prévu dans son article 1er, que les personnes physiques ayant leur résidence habituelle en France, sont tenues de déclarer les matières d'or qu'elles possèdent; que dans son article 2, la même ordonnance dispense de déclaration « les personnes visées à l'article 1er, lorsque le poids de l'or leur appartenant ne dépasse pas 20 grammes », que le terme de « personne physique » employé, semble indiquer que la tolérance s'applique à chaque personne résidant en France et que, par voie de conséquence, dans un foyer comportant plusieurs personnes le poids toléré de 20 g doit être multiplié par le nombre de personnes physiques résidant au foyer; que l'interprétation contraire favorise les célibataires au détriment des couples réguliers et va à l'encontre de l'effort généralement fait en faveur des familles nombreuses et que, cependant, l'administration des finances qui n'admet pas ce point de vue vient encore de poursuivre, par exemple, un chef de famille, qui vivant avec sa femme et ses trois enfants, pensait être en règle en ne déclarant pas une quantité de monnaie d'or inférieure à 20 g × 5 = 100 g, et demande à M. le ministre de fixer l'interprétation de son département à son égard, en sorte que les services intéressés retiennent la solution qui respectera à la fois, le texte légal et les réalités de la famille. (*Question du 29 avril* 1947.)

Réponse. — M. le ministre des finances considère que la tolérance de 20 g ne s'applique pas à chacune des personnes vivant à un même foyer, mais qu'elle peut être, seulement, revendiquée par chacun des membres de ce foyer, propriétaire d'un patrimoine distinct.

276. — **Mme Marie-Hélène Cardot** demande à **M. le ministre des finances** s'il pourrait donner des instructions formelles aux présidents des comités de confiscation des profits illicites pour que les dossiers soient communiqués aux personnes poursuivies à ce titre, en vertu d'une décision antérieure au 5 avril 1946, et n'ayant pas introduit un recours

d'appel devant le conseil supérieur, quand une demande de réouverture de dossier pour fait nouveau a été déposée auxdits comités en conformité des déclarations solennelles faites à l'Assemblée nationale, dans ses séances des 6 et 7 février 1947, par M. Schuman, ministre des finances, en réponse à un amendement sur un projet de loi financier déposé par M. Bétolaud, aux termes desquelles déclarations « le fait, pour une personne citée, de n'avoir pas eu connaissance de son dossier et d'avoir été condamnée par un comité de confiscation avant la promulgation de la loi du 5 avril 1946 sans avoir pu se défendre sur le point déterminé constitue un élément nouveau de nature à permettre la réouverture de l'instance ». (*Question du 20 mai 1947.*)

Réponse. — Au cours de conférences organisées à Paris, les 10, 11 et 12 février 1947, les présidents des comités de confiscation ont eu connaissance des indications données par le ministre des finances à l'Assemblée nationale, les 6 et 7 février dernier, sur l'interprétation du dernier alinéa de l'article 6 de l'ordonnance du 18 octobre 1944 modifiée, aux termes duquel le comité peut modifier les décisions qu'il a prises lorsque des éléments nouveaux le justifient. Il leur a été précisé qu'il convient d'interpréter d'une façon libérale les dispositions de l'article 6 précité. Lorsque des redevables apportent des arguments aux comités et si ces organismes les avaient ignorés au moment de leurs décisions initiales, les dossiers devront être réexaminés, afin qu'en définitive, il ait été statué avec la plus grande équité sur tous les cas, que les décisions soient intervenues antérieurement ou postérieurement à la loi du 5 avril 1946 qui a prescrit la communication de leurs dossiers aux redevables. Ultérieurement, l'administration n'a pas manqué, toutes les fois qu'elle était saisie de cas de l'espèce, de rappeler aux présidents intéressés l'esprit libéral dans lequel il convenait de donner suite aux demandes de revision qui leur étaient adressées. Ces directives d'ensemble ont été réunies dans une note du 8 mai 1947.

FRANCE D'OUTRE-MER

328. — M. Victor Sablé demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer:** 1° pour quelles raisons des citoyens français offrant toutes les garanties exigées par les usages et les règlements se voient refuser l'autorisation de prospecter dans le territoire de Madagascar (décret du 28 juillet 1918), alors que la même autorisation est accordée à des étrangers; 2° s'il pense prendre des mesures pour mettre fin à l'arbitraire de la commission chargée d'examiner les demandes en autorisation de prospecter, dont la composition et l'esprit n'ont pas changé depuis 1940. (*Question du 12 juin 1947.*)

Réponse. — 1° La législation minière en vigueur à Madagascar repose sur le décret du 20 décembre 1938, qui a modifié le décret du 28 juillet 1918 cité par l'honorable parlementaire. Cette réglementation prévoit: *a*) que personne ne peut se livrer à la recherche ou à l'exploitation des mines sans être muni d'une autorisation délivrée par le gouverneur général; *b*) que cette autorisation personnelle peut être refusée ou retirée par le gouverneur général sans qu'il soit nécessaire de faire connaître les motifs du refus ou du retrait. Ces dispositions ont eu pour but d'exclure de la mine tous ceux qui ne peuvent invoquer ni référence technique, ni moyens financiers. L'expérience a établi, en effet, que l'autorisation de prospection avait souvent été sollicitée dans un but spéculatif, pour prendre des permis en bordure de gisements décelés par d'autres et, enfin, de monnayer ces permis; 2° le département n'a pas connaissance d'une application arbitraire des conditions d'octroi de l'autorisation personnelle de prospecter ou d'exploiter. Si M. Sablé estime cependant que des citoyens français offrant toutes garanties désirables ont été lésés par une décision du gouverneur général de Madagascar, il lui appartient de saisir de ces cas particuliers le ministre de la France d'outre-mer, qui pourra, le cas échéant, demander au chef du territoire intéressé toutes explications utiles.

349. — M. Charles Okala expose à **M. le ministre de la France d'outre-mer** que, contrairement aux termes de la Constitution ratifiée par le peuple de France en octobre 1946, termes qui reconnaissent aux originaires des territoires de la France d'outre-mer, sans distinction de race, de religion ni de croyance, la qualité de citoyens, l'égalité des droits et des devoirs, il est toujours toléré au Cameroun l'existence de certains établissements privilégiés et privilèges tels que: cafés-restaurants, hôtels, boutiques, wagons de chemins de fer, salles d'hospitalisation, droit d'entrée dans certains édifices culturels, dont l'accès reste jusqu'ici interdit aux autochtones, et demande: 1° que les termes de ladite Constitution soient immédiatement rendus applicables non seulement au Cameroun mais dans tous les territoires de l'Union française; 2° que le parquet du Cameroun soit habilité à poursuivre celui ou tous ceux qui se rendraient coupables de pareils faits; 3° que, cette situation d'exception reflétant un racisme condamné par tous, et la perpétuation de telles mesures étant de nature à nuire sérieusement à la cause de l'Union française, les hauts commissaires et les gouverneurs des territoires de la France d'outre-mer soient habilités à prendre des arrêtés d'expulsion contre tous ceux qui se trouveraient dans le cas de récidive. (*Question du 19 juin 1947.*)

Réponse. — 1° Dès sa promulgation la Constitution du 27 octobre 1946 est entrée en application de plein droit dans tous les départements et territoires qui forment la République française, ainsi que les territoires sous tutelle administrés par la République française. Elle est donc déjà tout entière applicable au Cameroun, comme aux autres territoires d'outre-mer, sans qu'il soit besoin d'un acte particulier. Des instructions ont d'autre part été adressées aux chefs de territoire pour leur prescrire de veiller à ce que l'esprit et la lettre de la Constitution soient effectivement appliqués et pour leur demander d'étudier les problèmes pratiques que la mise en œuvre des principes constitutionnels pouvait poser dans certains domaines. Conformément à ces directives, les représentants du Gouvernement dans les territoires d'outre-mer s'attachent à faire disparaître, dans la réglementation locale comme dans les administrations ou services publics qui relèvent de leur autorité, toute trace de l'ancienne distinction entre citoyens et sujets ou administrés. C'est ainsi qu'au Cameroun l'institution d'un cadre commun permet maintenant aux Africains comme aux Européens de participer, sur un pied de parfaite égalité, à l'administration des intérêts locaux. D'autre part toute mesure discriminatoire a été définitivement abolie dans le service des chemins de fer du Cameroun depuis le début de cette année; tous les trains, et dans chaque train tous les compartiments, sont accessibles dans les mêmes conditions aux Africains et aux Européens. En ce qui concerne les entreprises privées et les particuliers, les pouvoirs dont peuvent user les chefs de territoire ne sont pas aussi étendus que ceux dont ils disposent à l'égard des services publics. Le respect de la liberté du commerce et l'absence de dispositions législatives en cette matière ne leur permettent pas toujours d'empêcher qu'un commerçant, en Afrique comme dans la métropole, soumette le droit d'entrer dans son établissement à certaines conditions précises (de tenue vestimentaire par exemple), lorsque celles-ci ne sont pas contraires à l'ordre public; 2° quand les agissements signalés constituent une violation ou un refus d'application des lois et règlements, ils tombent sous le coup des sanctions civiles, pénales ou administratives prévues par la législation en vigueur. Des instructions sont adressées aux chefs de territoire pour qu'ils prescrivent au parquet de veiller à la stricte application de la loi; 3° l'expulsion d'un territoire qui, s'agissant d'un citoyen français, équivaut à l'interdiction de séjour, ne peut en général résulter, comme celle-ci, que d'une décision judiciaire et non d'une simple mesure administrative. Au Togo et au Cameroun, où une réglementation particulière est en vigueur, le haut commissaire peut exercer son droit d'expulsion avec le concours du conseil d'administration.

GUERRE

329. — M. Charles Cros signale à **M. le ministre de la guerre** que les conditions dans lesquelles ont eu lieu les nominations au grade de sous-lieutenant d'intendance des troupes coloniales des aspirants sortis des stages de Casablanca et Dakar auraient provoqué parmi les intéressés une vive déception, et demande les raisons pour lesquelles: 1° les aspirants ayant effectué avec succès le stage de Casablanca du 1er avril au 31 août 1944 ont été nommés sous-lieutenants à des dates échelonnées du 25 mars 1945 au 25 mars 1947, 2° des sous-officiers de la section des C. O. A. Cx ont été nommés sous-lieutenants sans accomplir le stage, et ce, avant certains aspirants qui appartenaient eux-mêmes à la section des C. O. A. Cx avant leur entrée en stage; 3° des aspirants sortis du stage de Draveil en octobre 1945 ont été nommés sous-lieutenants avant certains aspirants sortis un an plus tôt du stage de Casablanca; 4° des sous-officiers des corps de troupe déclarés admissibles à l'école de Vincennes en 1942 ont été nommés aspirants sous-lieutenants et lieutenants sans avoir suivi les cours d'un stage du type Casablanca, où les matières enseignées étaient celles enseignées à l'école de Vincennes, et pourquoi leur nomination a eu effet du 1er octobre 1942; 5° les nominations n'ont pas été prononcées dans l'ordre de sortie du stage. (*Question du 12 juin 1947.*)

Réponse. — 1° Le stage de Casablanca fut un stage de courte durée: trois mois. Les admissions furent prononcées sur pièces et sans concours. La nomination au grade d'aspirant, à l'issue d'un stage d'élèves aspirants, n'entraîne pas automatiquement la promotion au grade de sous-lieutenant, car ces promotions sont faites exclusivement au choix. Les aspirants du stage de Casablanca ont été nommés sous-lieutenants d'administration à des dates très espacées, d'une part en fonction de leur ordre de sortie du stage et des notes méritées par eux après leur sortie de stage, d'autre part dans la mesure des vacances existantes; 2° les sous-officiers nommés sous-lieutenants d'administration en 1945 et 1946 sans avoir suivi le stage de Casablanca ou de Draveil, sont exclusivement des adjudants-chefs ou adjudants réunissant deux ans de grade, qui, statutairement et dans une certaine proportion, peuvent être inscrits chaque année au tableau d'avancement et nommés directement sous-lieutenants; 3° en raison des notes insuffisamment probantes obtenues entre 1944 et 1946 par certains aspirants issus du stage de Casablanca, priorité a été accordée sur ceux-ci, pour la nomination au grade de sous-lieutenants d'administration, à certains aspirants très bien notés issus du stage de Draveil ou du stage effectué au Levant de juillet à octobre 1944; 4° les sous-officiers déclarés admis en 1942 dans la métropole, à l'école militaire d'administration, à la suite du concours normal, ont suivi un stage de dix mois dans cette école à partir du 1er octobre 1942 et ont été nommés sous-lieutenants d'administration pour prendre rang du 15 juillet 1943; 5° les nominations au grade de sous-lieutenant d'administration des aspirants sortis du stage de Casablanca ont eu lieu exclusivement au choix. Ces promotions ne peuvent être assimilées à celles des élèves officiers admis sur concours normal dans les écoles militaires, qui sont prononcées à la sortie de l'école et d'après l'ordre de sortie.

INTERIEUR

302. — M. le ministre de l'intérieur fait connaître à **M. le président du Conseil de la République** qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à cette question écrite, posée le 29 mai 1947 par M. Abdesselam Benkhelil.

334. — M. André Southon expose à **M. le ministre de l'intérieur** que l'article 5 de la loi n° 47-655 du 9 avril 1947, modifiant l'ordonnance n° 45-2399 du 18 octobre 1945, relative aux frais de mission et aux indemnités de fonctions des maires et adjoints est ainsi conçu: « Le cumul d'une indemnité parle-

mentaire avec les indemnités de maires ou adjoints, prévues par la présente loi, ne sera autorisé qu'à concurrence de la moitié de ces dernières; l'autre moitié pourra être déléguée par le parlementaire intéressé à son ou ses suppléants »; et demande: 1° comment il convient d'interpréter ce texte si le ou les suppléants d'un parlementaire, maire ou adjoint, peuvent être un ou plusieurs adjoints ou, au contraire, doivent être une ou plusieurs personnes choisies au sein du conseil municipal; 2° selon quelle procédure le parlementaire intéressé peut déléguer la moitié de son indemnité de maire ou d'adjoint à son ou à ses suppléants. (*Question du 12 juin 1947.*)

Réponse. — 1° L'article 5 de la loi du 9 avril 1947 établit une limitation relative au cumul d'une indemnité parlementaire avec les indemnités que les conseils municipaux ont la faculté de voter au profit des maires ou adjoints. Désormais, un parlementaire investi du mandat de maire ou d'adjoint, ne peut percevoir que la moitié de l'indemnité de fonction de maire ou d'adjoint votée par l'assemblée municipale. Mais il tient de la disposition ci-dessus rappelée la possibilité de déléguer l'autre moitié de ladite indemnité aux membres du conseil municipal habilités à remplacer le maire, en vertu des prescriptions des articles 82 et 84 de la loi du 5 avril 1884; 2° la loi n'ayant prévu aucune forme particulière pour la délégation dont il s'agit, il suffit que le parlementaire remette au service ordonnateur une déclaration écrite dont une copie sera adressée au receveur municipal.

JUSTICE

336. — M. André Southon demande à **M. le ministre de la justice** quels sont les droits d'un propriétaire de chambres meublées, non hôtelier, vis-à-vis de ses locataires: 1° le propriétaire peut-il donner congé à son locataire, et si oui, quel est le préavis; 2° le propriétaire peut-il, et dans quelle mesure, augmenter le prix du loyer; 3° la réponse à ces questions est-elle la même dans le cas d'une chambre meublée louée sans linge et dans le cas d'une chambre meublée louée avec linge et service d'entretien. (*Question du 12 juin 1947.*)

Réponse. — Aux termes de la loi du 1er février 1944, telle que prorogée par la loi du 10 juin 1944, l'ordonnance du 28 juin 1945, les lois du 28 mars et 22 décembre 1946 et la loi du 28 mars 1947, tous les locataires, sous-locataires, cessionnaires et occupants de bonne foi de locaux d'habitation ou à usage professionnels sont maintenus de plein droit, sans l'accomplissement d'aucune formalité et nonobstant toute décision judiciaire non encore exécutée, en possession des lieux loués jusqu'au 1er août 1947. Ces dispositions sont applicables aussi bien aux locaux loués meublés qu'aux locaux loués nus. En conséquence le propriétaire ne peut valablement donner congé que dans deux cas: *a*) pour le 1er août 1947, à condition de satisfaire au délai de préavis prévu par convention ou, à défaut, par l'usage; *b*) pour la date de son choix, à condition de reprendre le local pour l'occuper par lui-même, selon les modalités prévues par l'article 4 de la loi du 28 mars 1947, et de prévenir le locataire au moins six mois à l'avance. Toutefois, selon la jurisprudence, les dispositions de la loi du 1er février 1944 ne sont pas applicables aux locataires et sous-locataires de « garnis » c'est-à-dire de locaux meublés dont la location s'accompagne de prestations secondaires. Dans ce cas, le propriétaire est admis à donner congé pour la date d'expiration du bail, dans les conditions de droit commun: 2° le prix des locations en meublé est, sous réserve de l'appréciation souveraine des cours et des tribunaux, actuellement régi par les dispositions restrictives suivantes: I. — Les hôtels, pensions de famille et logements dont le bailleur exerce la profession de loueur en meublé, sont soumis à la réglementation de l'ordonnance du 30 juin 1945, relative à la fixation des prix, conformément aux dispositions de l'article 14 de l'ordonnance du 11 octobre 1945 sur le logement. Il en est de même, en vertu des mêmes dispositions, des meublés dont les bailleurs présentent les caractéristiques suivantes: bailleur inscrit comme tel au registre du commerce; bailleur de plusieurs logements meublés dans un même immeuble; bailleur d'un ou plusieurs logements meublés n'ayant jamais été occupés ni par lui-même, ni par les personnes vivant habituellement avec lui; bailleur de plusieurs logements meublés lorsque la location s'accompagne de prestations secondaires non habituellement incluses dans les charges. Par application de l'ordonnance du 30 juin 1945, l'arrêté du préfet de police du 19 décembre 1946 a, pour Paris et le département de la Seine, fixé le loyer de cette catégorie de meublés à 200 p. 100 des prix homologués en vigueur au 1er septembre 1939 et à 100 p. 100 des prix non homologués en vigueur à la même date, mais en fixant des réductions en cas de non-fourniture de linge. II. — Les meublés ne rentrant pas dans la catégorie ci-dessus sont soumis à des limitations de prix qui diffèrent selon qu'ils sont donnés en location ou en sous-location. 1) Meublés donnés en location: A. — Meublés soumis à la loi du 1er avril 1926 modifiée et n'excédant pas un taux mensuel de 750 f: conformément à l'article 8, dernier alinéa, de la loi du 1er avril 1926 modifiée, le prix du loyer ne peut dépasser de plus de 30 p. 100 le prix des locaux nus tel qu'il est déterminé par cette loi et par l'ordonnance du 28 juin 1945 (à savoir prix bloqué au 30 juin 1943 majoré de 30 p. 100), sous réserve, le cas échéant, de la revision prévue par la loi du 17 septembre 1946. B. — Meublés soumis à la loi du 28 février 1941 ou excédant un taux mensuel de 750 f: le prix du loyer est soumis aux dispositions de la loi du 28 février 1941 et de l'ordonnance du 28 juin 1945 (à savoir prix bloqué au 1er septembre 1939 majoré de 15 p. 100). 2) Meublés donnés en sous-location: le prix de location des meublés ne peut dépasser le double de la partie du loyer légal (loyer principal et charges) correspondant à la location non meublée de la partie des locaux sous-loués (art. 10, alinéa 3, de l'ordonnance du 11 octobre 1945); 3° la réponse à cette troisième question résulte implicitement de celles données aux questions précédentes.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

306. — M. Abdesselam Benkheil expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** qu'un ancien employé du service des chemins de fer algériens de l'Etat, a été victime d'un accident de travail en 1922, date à laquelle la loi de 1898 sur les accidents du travail n'était pas encore applicable à l'Algérie, qu'il a obtenu une indemnité forfaitaire de 1.400 francs pour une incapacité de travail permanente partielle de 15 p. 100, fixée par le médecin du réseau, et qu'actuellement l'infirmité de cet accidenté s'est aggravée, aggravation constatée par le médecin actuel du réseau; et demande si, d'après la législation actuellement en vigueur applicable à l'Algérie cet accidenté a des droits à faire valoir, par suite de l'aggravation de son infirmité, et quelle est, dans l'affirmative, la procédure à suivre. (*Question du 29 mai 1947.*)

Réponse. — L'application des dispositions de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail a été étendue à l'Algérie par la loi du 25 septembre 1919, entrée en vigueur à dater du 1er janvier 1921. Aux droits que les victimes d'accidents du travail détiennent en vertu de ces lois, s'ajoutent, pour les agents des chemins de fer de l'Etat, les avantages complémentaires prévus par leur statut particulier qui est applicable aux départements algériens depuis 1919 (paiement du salaire intégral durant la période d'incapacité de travail, cumul éventuel de la rente de droit commun avec la retraite anticipée en cas de réforme, etc.) Le règlement des accidents du travail étant effectué conformément à la législation en vigueur au moment où ils surviennent, il y a tout lieu de penser que les droits de la victime visée dans le texte de la question, ont été liquidés d'après les lois susvisées. Une révision de la situation de l'intéressé, fondée sur l'aggravation de son infirmité, n'aurait été possible que dans les trois ans qui ont suivi la décision judiciaire constatant ses droits. Une telle action ne serait donc plus actuellement recevable. Néanmoins, il convient de signaler qu'une loi du 16 octobre 1946 a prévu le rajustement des rentes et allocations attribuées aux victimes d'accidents du travail dont l'incapacité est au moins égale à 10 p. 100. La caisse des dépôts et consignations est chargée de l'application de cette loi.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

52. — M. Emile Fournier expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que les mesures de coordination du rail et de la route appliquées en Meurthe-et-Moselle avant la guerre dans des conditions assez favorables ont été durant les hostilités complètement désorganisées et plus de deux ans après la libération sont encore aujourd'hui bien loin d'être remises en l'état antérieur, ce qui est nuisible à la reprise de l'activité nationale et locale et amène de multiples réclamations de la part des administrations et des populations. Là où existaient quatre ou cinq services d'autobus remplaçant d'ailleurs les trains supprimés, souvent deux services seulement sont rétablis et le dimanche de nombreuses localités et des chefs-lieux de canton sont totalement isolés sans transport. Les motifs invoqués par les entreprises ou les services administratifs sont surtout l'attribution insuffisante de cars transporteurs et surtout de pneumatiques, et demande: 1° si, devant l'augmentation signalée des fabrications en usine les organismes de transports publiés ne peuvent envisager l'affectation plus importante de bons d'achat d'autocars et de pneumatiques; 2° quelles ont été durant les six derniers mois écoulés pour le département de Meurthe-et-Moselle les attributions de licences d'achat d'autobus et de pneus aux sociétés de transports en commun de voyageurs. (*Question du 20 février 1947.*)

Réponse. — 1° Malgré l'amélioration constatée des fabrications, il n'est pas permis d'envisager pour le moment une affectation plus importante de licence d'autocars et de pneumatiques au département de Meurthe-et-Moselle; 2° les attributions, au cours des six derniers mois, de licence d'achat d'autocars et de pneumatiques ont été les suivantes: *a*) autocars 16 dont 2 Citroën, 4 Berliet, 6 Chausson, 2 Renault, 2 Isoblocs; *b*) pneumatiques: 3.140 points d'enveloppes correspondant à 157 pneumatiques. En outre, jusqu'à fin novembre, les « Rapides de Lorraine » et les « Transports départementaux » ont bénéficié d'attributions spéciales faites directement par les fabricants, au titre « entretien ».

Erratum

à la suite du compte rendu in extenso *de la séance du 10 juillet 1947.*

QUESTIONS ÉCRITES

Question écrite n° 392 de M. Camille Larribère à M. le ministre de l'intérieur:

Page 976, 1re colonne, 7e ligne de cette question;

Au lieu de: « parce qu'ils ne séjournent pas... »,

Lire: « parce qu'ils séjournent... ».

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.